DE LAATSTE VLUCHT

VAN DE

HALIFAX NA 347

VAN DE

ROYAL AIR FORCE

IN DE NACHT VAN 12 OP 13 APRIL 1945

ACHTERGRONDEN, FEITEN EN INFORMATIE

VERZAMELD DOOR

V.C. KLEP

Speciale oplage voor de Openbare basisschool 'De Duinroos' te Zandvoort.
maart 1999.

Met respect voor de bemanningen van de vliegtuigen
die voor onze vrijheid, in het holst van de nacht,
bijzondere opdrachten uitvoerden en daarbij hun leven lieten.

INHOUD

VOORWOORD

Hallo meisjes en jongens,

Jullie hebben met je school de gedenksteen geadopteerd in de Amsterdamse Waterleidingduinen. Deze gedenksteen herinnert aan een ongeluk met een vliegtuig van de Royal Air Force op 13 april 1945.

De vlieger was met zijn bemanning onderweg om wapens en munitie uit te gooien voor het Nederlandse verzet. In de omgeving van Zandvoort werd het toestel getroffen door luchtafweergeschut, vloog in brand en stortte neer.

Jullie hebben met het adopteren de zorg over de gedenksteensteen op je genomen. Het is een bijzondere gedenksteen, want er is volgens mij geen steen in ons land waarover zo veel is en wordt geschreven en verteld. Ook over de opdracht van de bemanning doen vele verhalen de ronde.

Op de steen staat dat er zeven bemanningsleden zijn omgekomen, terwijl er maar zes aan boord waren. Het serie-nummer van het vliegtuig is niet compleet, dat was NA 347. De bemanningsleden kregen verschillende nationaliteiten. Voor de droppingsplaats zijn meerdere plaatsen genoemd. Ook is er een verhaal, dat de militairen boven het doel zijn geweest, maar het uitwerpen hebben moeten afbreken wegens onraad en op de terugweg waren.

Tot slot de herkomst van de steen. Hij zou tot een partij zandstenen hebben behoord, die door de bezetters naar IJmuiden zouden zijn gebracht. Over de bestemming zijn er twee verhalen:

a) de stenen moesten door Nederlandse steenhouwers worden bewerkt voor de bouw van een oorlogsmonument in Berlijn, of
b) de stenen zouden bestemd zijn geweest, om de haven van IJmuiden te versperren ingeval van een Duitse nederlaag.

Een en ander heb ik uitgezocht en over het resultaat daarvan lezen jullie in dit boekje.

Gaarne zeg ik de heer Gerard van de Laar dank voor de informatie die hij mij heeft gegeven over de adoptie van de gedenksteen door jullie school en de interim directeur, de heer Harm de Boer voor zijn inzet om jullie een exemplaar van dit boekje te kunnen geven.

Van harte hoop ik, dat jullie van tijd tot tijd naar de gedenksteen zullen blijven gaan om de gevallen luchtmachtmensen te herdenken. Vergeet niet dat zij ook voor jullie vrijheid zijn gevallen.

Heemstede, 31 maart 1999
Vic Klep

INLEIDING

Frankrijk en Groot-Brittannië verklaarden op de derde september 1939 de oorlog aan Duitsland.

Duitsland, Oostenrijk, Hongarije, Bulgarije en Turkije, ook wel genoemd: 'De Centralen', waren in de Eerste Wereldoorlog verslagen door 'De Geallieerden'.

De Geallieerden van toen waren: Frankrijk, Groot-Brittannië, Rusland, Japan, Italië, Servië, Montenegro, België, Roemenië en later ook de Verenigde Staten.

De Geallieerden boden de Centralen op 11 november 1918 een wapenstilstand aan. Na de wapenstilstand sloten de partijen op 28 juni 1919 vrede. Dat gebeurde in Versailles, nabij Parijs.

Omdat Duitsland door de Geallieerden als de hoofdschuldige van het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd gezien, pakten ze het land hard aan. Het moest een enorm bedrag betalen voor de kosten die door de oorlog waren veroorzaakt en delen van zijn grondgebied afstaan aan Frankrijk, België, Polen, Litouwen, Denemarken en Tjechoslowakije. Het Saargebied werd onder internationaal toezicht geplaatst. Duitse koloniën kwamen onder beheer van andere landen. Het leger werd ontwapend en teruggebracht tot 10.000 man. De marine mocht nog maar 36 schepen houden en alle duikboten en vliegtuigen moesten worden gesloopt.

Dit leidde tot grote irritatie onder de Duitse bevolking. In 1935 zegde het land het 'Verdrag van Versailles' op. De wereldmachten berustten in dit besluit en ondernamen niets.

Het Duitse leger trok in de nacht van 11 op 12 maart 1938 Oostenrijk binnen. De protesten waren nu wat luider, maar er werd weer niets ondernomen. Duitsland noemde het geen verovering maar een 'aansluiting' op verzoek van het Oostenrijkse volk.

Vervolgens werd Tjechoslowakije op 15 maart 1939 onder de voet gelopen. De grote mogendheden keken weer zwijgend toe.

Toen Duitsland op de eerste september 1939 Polen binnentrok, was het geduld van Frankrijk en Groot-Brittannië op. Beiden eisten dat de Duitsers zich uiterlijk op zondag de derde september, vóór 11.00 uur, 's morgens, zouden hebben teruggetrokken.

Dat gebeurde niet en de Britse minister-president, Arthur N. Chamberlain (1896-1940), deelde om 11.15 uur aan het Engelse volk en de wereld mee dat zijn land en Frankrijk, de oorlog aan Duitsland hadden verklaard.

De Tweede Wereldoorlog was een feit.

Duitsland zette zijn opmars in Europa voort.

Het voerde een nieuwe strategie om een enorme overmacht aan soldaten en oorlogsmaterieel te concentreren op een klein gebied. Denemarken en Noorwegen werden in april 1940 bezet.

Ons land, Luxemburg, België en Frankrijk werden tijdens de nacht van 9 op 10 mei 1940 aangevallen.

Omdat de weerstand van het Nederlandse leger groter was, dan de Duitsers hadden ingeschat, en het zijn troepen elders dringend nodig had, besloten zij om Rotterdam te bombarderen. Duitse-bommenwerpers, 57 in totaal, wierpen op 14 mei, 1258 bommen op het centrum van de stad. Daarbij kwamen 800 mensen om.

De Duitsers maakten bekend dat Utrecht en Amsterdam ook gebombardeerd zouden worden als Nederland bleef doorvechten. Onze legerleiding besloot toen om de strijd op te geven.

Koningin Wilhelmina en leden van het Kabinet werden met schepen van de Engelse Marine naar Londen gebracht.

Londen werd het centrum van de geallieerden in Europa.



Op 11 november 1918 werd de wapenstilstand tussen 'de Geallieerden' en 'de Centralen' gesloten in een treinwagon bij de Franse stad Compiègne. Na de val van Frankrijk in 1940, eisten de Duitsers dat de ondertekening van de overgave van Frankrijk in hetzelfde rijtuig zou plaatshebben. Dat gebeurde op 22 juni 1940. Daarna werd het rijtuig in triomf naar Duitsland gebracht. Het ging daar in1945 verloren. In het museum van Compiègne staat nu een andere wagon uit dezelfde serie. Het interieur is nog origineel, omdat de Fransen dat tijdig in veiligheid hadden kunnen brengen.

INLICHTINGENDIENSTEN

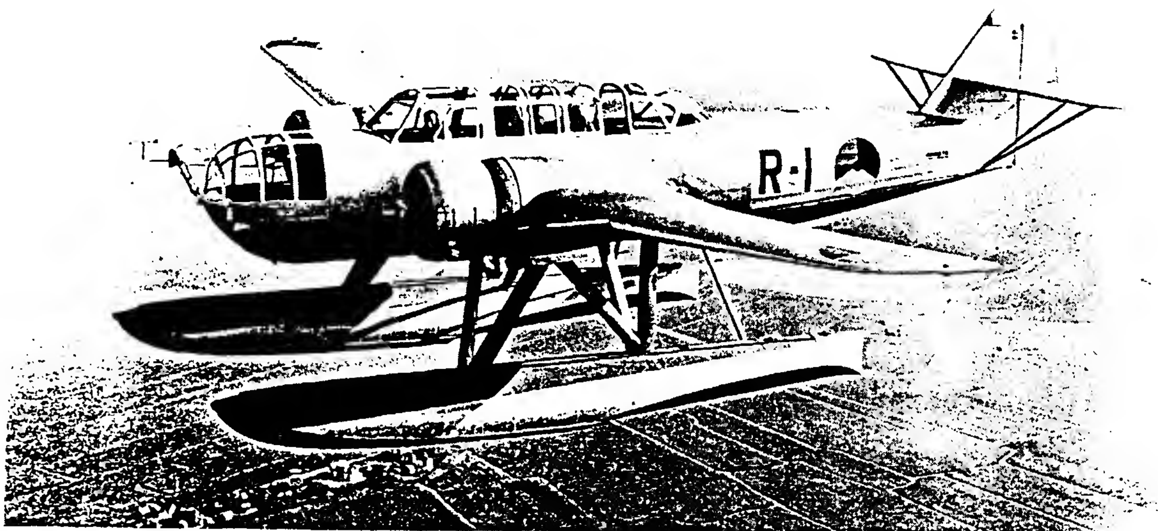
Voor de geallieerden en de uitgeweken regeringen was het van groot belang, om uit de landen die door de Duitsers waren bezet betrouwbare inlichtingen te ontvangen. Het verzet moest worden georganiseerd. Verzetsmensen dienden te worden opgeleid voor hun taak. Geheim agenten, sabotage- en wapeninstructeurs moesten daarom naar deze landen worden gebracht.

De illegaliteit moest in staat worden gesteld zich te kunnen verdedigen, aanslagen en overvallen te plegen. Daarvoor dienden de benodigde wapens, springstoffen en dergelijke naar de bezette gebieden worden overgevlogen.

Bekend is dat geheim agenten door de Engelse marine met duikboten en andere schepen tot vlak bij de kusten van de betrokken landen werden gebracht en zij dan met kleine bootjes of opblaasvlotten naar de stranden en kusten werden geroeid of zelf roeiden. Deze wijze van vervoer was voor België en ons land, door de vlakke stranden en achterliggende duingebied, zeer riskant.

Bood het vervoer over zee voor het aan land brengen en afhalen van mensen nog een oplossing, voor het transport van materiaal was het niet geschikt.

De geallieerde luchtmachten werden daarom ingeschakeld, om boven het gebied van de vijand geheim agenten met parachutes te laten springen en voorraden uit te werpen. Deze vluchten werden 'Bijzondere Operaties', of 'Special Duties' genoemd.



Een Fokker T.8W, waarmee, in oktober 1940, is geprobeerd de geheim-agent Lodo Hamel en enkele verzetsmensen vanaf het Tjeukermeer naar Engeland te brengen.

EERSTE SPECIALE OPDRACHT VLUCHT NAAR ONS LAND

De eerste geheim agent, die boven ons land uit een Engels militaire vliegtuig sprong was de Luitenant ter Zee 2e klasse, Lodo van Hamel. Na een mislukte poging op maandag 26 augustus 1940 sprong hij volgende dag, vanuit een tweemotorige Whitley-bommenwerper. De vlieger, Luitenant Otels, kon het veldje niet vinden omdat hij door vijandelijke zoeklichten werd verblind. Hamel sprong op goed geluk en kwam neer in de omgeving van Hillegom. Hij wist veilig zijn eerste schuiladres in Amsterdam te bereiken.

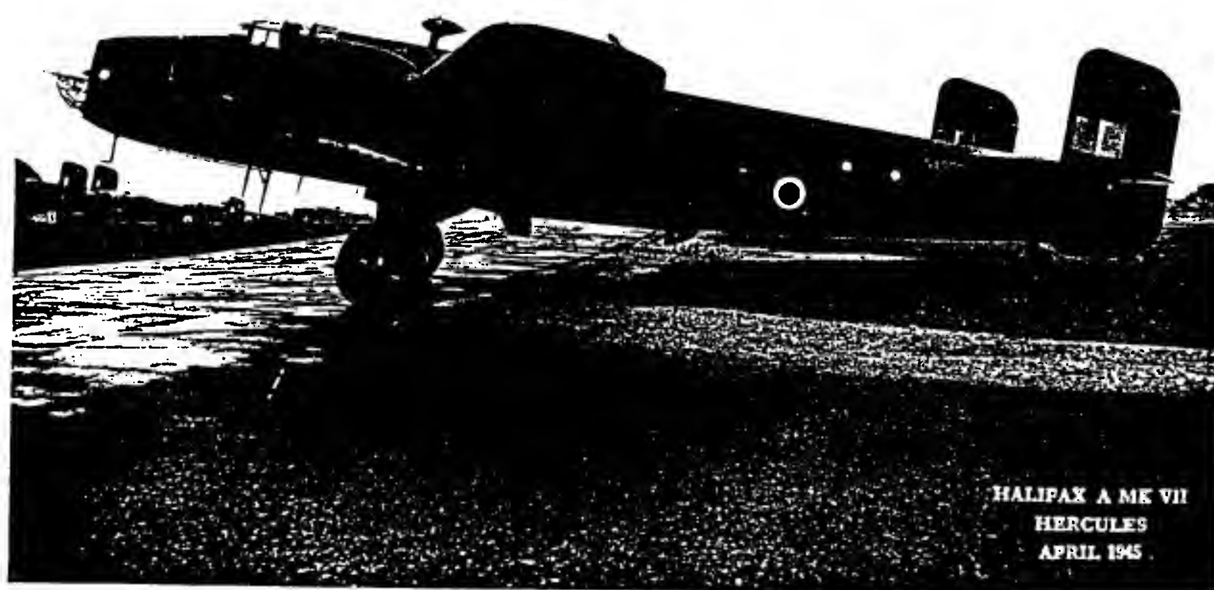
Hij benaderde mensen voor het opzetten van militaire- en politieke-inlichtingendiensten. Dat viel niet mee. Heel wat Nederlanders dachten, dat oorlog niet zo lang zou duren en durfden het risico om mee te doen niet te nemen. Zij vonden ook dat spioneren geen taak was voor beschaafde burgers.

Toen Hamel zijn opdracht had uitgevoerd, wilde hij terug naar Londen. Hij stelde voor om dat per vliegtuig te doen. De Royal Air Force wilde, naar ons dik bevolkte en vlakke land, een dergelijke vlucht niet maken. Uiteindelijk werd er voor gekozen om het te doen met een watervliegtuig van onze eigen Marineluchtvaartdienst, dat in mei 1940 door marinepersoneel naar Engeland was overgevlogen. De Luitenant ter Zee-vlieger 2e klasse, Heye Schaper van het 320e Dutch Squadron zou de vlucht uitvoeren. Hij koos voor een landing op het Tjeukermeer omdat hij het meer en de omgeving goed kende. Aangezien voor een landing op water wel enig zicht nodig is, werd gewacht tot periode van volle maan.

De eerste poging tijdens de nacht van 13 op 14 oktober 1940 mislukte, omdat er boven de Noordzee en ons land dikke mist was. De volgende nacht probeerde Schaper het opnieuw, maar het Tjeukermeer was door grondmist niet goed te zien. De weersomstandigheden waren in de nacht van 15 op 16 oktober beter en toen kon de vlieger op het meer landen. Nadat de bemanning het er over eens was dat de afgesproken code was geven, voer de vlieger zijn toestel naar het bootje waarvan het lichtsignaal was gekomen. Onverwachts werd er geschoten. De radiotelegrafist, die voor alle zekerheid al achter de boordmitrailleur had plaatsgenomen, vuurde direct terug. Vlieger Schaper gaf vol gas en het lukte te ontkomen. Later bleek dat een van zijn bemanningsleden was getroffen door Duitse kogels.

Na de oorlog werd bekend dat Hamel en de mensen die met hem hadden willen terugvliegen, waren verraden. Hamel werd op 17 juni 1941 door de bezetter gefusilleerd (1). Tijdens zijn verhoren heeft hij niets losgelaten over zijn geheime opdracht.

Voor zover bekend, is er nimmer meer een poging gedaan, om geheim agenten uit ons land op te halen met een vliegtuig. Zij gingen over land, via België, Frankrijk en Portugal. Een lange reis met veel risico.



De Handley Page Halifax Mk VII,
tijdens de Tweede Wereldoorlog, het werkpaard van de RAF.

BUREAU SPECIALE OPDRACHTEN

Om het overvliegen van geheim agenten van de inlichtingendiensten en het afwerpen van materiaal voor de ondergrondse strijdkrachten in de bezette gebieden te coördineren, was in de zomer van 1940, het Speciaal Operations Executive (SOE) of wel het Bureau Speciale Opdrachten opgericht. Het was gevestigd in Londen.

Achter deze onschuldige naam ging een organisatie schuil, die de opdracht had om sabotage door verzetsgroepen en guerilla eenheden tegen de Duitsers in de bezette landen en Duitsland zelf (2) te bevorderen en te organiseren.

Wanneer door de geallieerden geheim agenten per parachute boven ons land zouden worden neerlaten, werd meestal contact gezocht met de illegaliteit. Het verzet zocht dan een geschikt terrein uit.

Het verzet nam op haar beurt via de radio contact op met Londen, wanneer het materiaal nodig had. Dat moest goed geregeld zijn, want voorkomen moest worden dat wapens en springstoffen in handen van misdadigers zouden vallen. Het verzet deed dan ook een voorstel voor een terrein.

De Royal Air Force liet door luchtverkenners zo'n terrein controleren op geschiktheid en veiligheid. Werd het terrein goedgekeurd, dan kon met de voorbereidingen worden begonnen. De operatie kreeg dan een codebericht, naam en letter. De vermoedelijke datum en het tijdstip van de dropping werden vastgesteld.

Het uitvoeren van de operaties werd per radio bekend gemaakt. Na de bevrijding van België gebeurde dat via de radio-omroep daar. De bekendmaking bestond uit het omroepen van het codebericht. De leiding van de betreffende verzetsgroep trommelde dan zijn manschappen alvast op en liet het benodigde transportmateriaal naar het terrein brengen.

Wanneer het bericht tijdens de avonduitzending van 'Radio Oranje', de Nederlandse afdeling van de BBC in Londen, werd herhaald dan ging de dropping door.

Verzetsmensen zorgden voor de bewaking van het terrein. Bij de nadering van het vliegtuig gaven zij met sterke zaklantaarns of met fietslampen (3), het midden van het terrein en de windrichting aan. Tijdens het aanvliegen seinde iemand met een lamp de codeletter. Na de landing hielpen zij de geheim agent(en) met het opvouwen en verbergen van de parachute(s). Vervolgens werd hij of werden zij snel naar een schuiladres gebracht

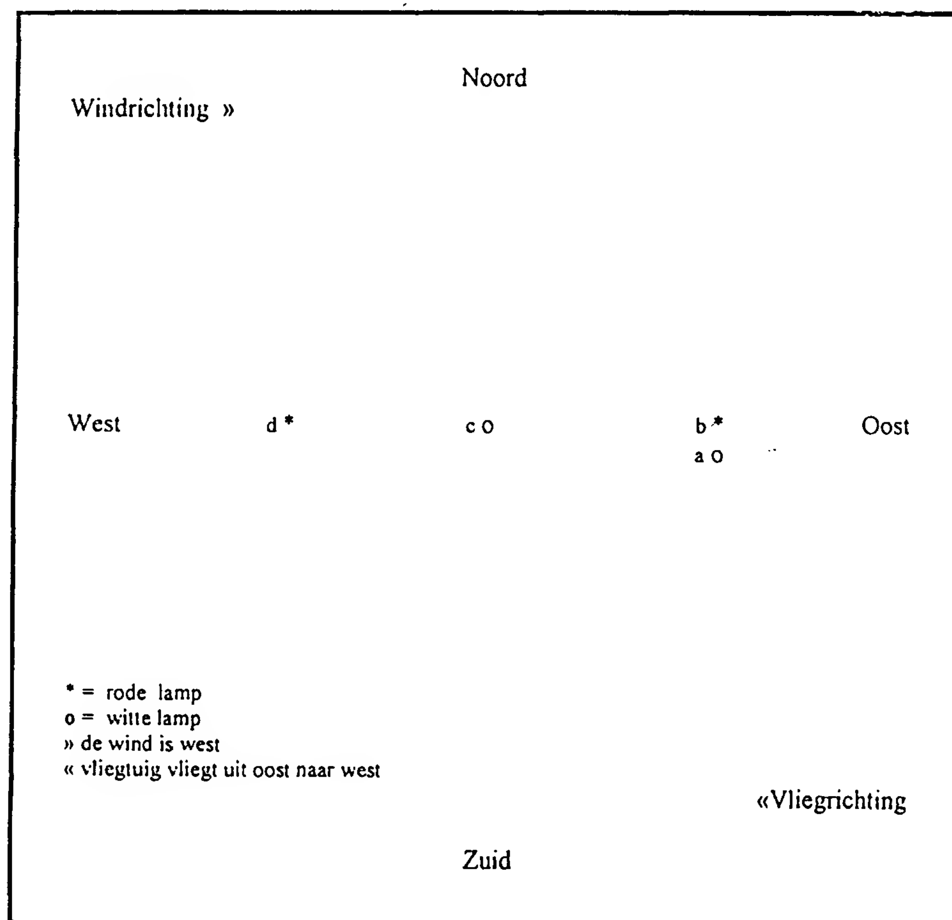
Wanneer materiaal was afgeworpen, dan moesten de mensen het snel verzamelen en de parachutes verbergen. De goederen werden direct naar een tijdelijke opslagplaats gebracht.

Behalve dat geheim agenten per parachute boven bezetgebied werden neergelaten, zijn er ook tal van vluchten geweest, waarbij op vijandelijk gebied werd geland om ze af te zetten of op te halen.

Voor zover bekend, is in ons land maar één keer een actie ondernomen om mensen op halen. Daarvoor zijn toen drie vergeefse vluchten naar Nederland gemaakt. Ons land was toen al te dicht bevolkt om dat onopvallend te kunnen doen. De bodemgesteldheid, de vele sloten en greppels in weilanden vormden bovendien een groot risico.

De geallieerde luchtmachten voerden speciale opdrachten uit naar onder andere: Polen, Noorwegen, Tjechoslowakijë, Joegoslavië, Roemenië, Oostenrijk, Italië, Frankrijk en Duitsland. De vliegtuigbemanningen waren soms langer dan 10 uren onderweg. Vluchten naar België en ons land waren maar korte tripjes.

Speciale Opdrachten boven ons land, zijn gedurende een lange tijd op een fiasco uitgelopen. De bezetter was het gelukt om de geheime berichten en codes te ontcijferen. Zo kwamen zij achter de afspraken tussen het verzet en Londen. Veel agenten en verzetsmensen werden door de Duitsers bij droppings opgewacht en gearresteerd. Dit wordt het ‘Englandspiel’ genoemd.



De opstelling van de lichten op een dropping terrein

ENGLANDSPIEL

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd radiotelefonie (gesproken woord over draadloze verbindingen) al toegepast, maar voor langere afstanden werd radiotelegrafie gebruikt. Bij radiotelegrafie wordt een bericht in 'Mose-code' overgeseind. Het systeem was ontwikkeld door Samuel Morse. Het bestond uit het zenden van korte en lange signalen, anders gezegd, van 'punten en strepen'. Dat gebeurde met een seinsleutel. De letter 'a' is in Morse: 'punt-streep (. -) De letter 's': is drie punten. Een bekend signaal is het internationale noodsignaal s.o.s. (... --- ...).

Voor het seinen van geheime berichten waren trucs bedacht. De simpelste truc of code was een afspraak om het alfabet bij een andere letter te laten beginnen. Wanneer als code 's' was afgesproken dan betekende dat, dat eerste letter van het alfabet, de 'a' (. -) als de letter 's' (...) werd geseind en zo voort.

Er zijn letters die veel voorkomen. Met het bestuderen van de Morse-signalen is het mogelijk om achter de code te komen.

De bezetters was het niet alleen gelukt om de codes te ontcijferen of 'te breken', maar ze maakten in ons land met succes gebruik van verraders. Die waren binnengedrongen in de kring van illegale telegrafisten en wisten de codes te ontfutselen.

Menigmaal stonden de Duitsers in de omgeving van een droppingsveld te wachten en arresteerden niet alleen de geheim agent, maar ook de Nederlandse verzetsstrijders. Afgeworpen wapens en munitie vielen zo in hun handen.

Twee geheim agenten werden in november 1942 door de Duitsers gevangen genomen en op hen werden geheime codes gevonden. Met die kennis richtten de bezetters, met succes, een 'namaak' verzetsgroep op.

De geallieerde inlichtingendiensten hadden er rekening mee gehouden dat geheim agenten in handen van de vijand zouden kunnen vallen en gedwongen zouden worden om berichten naar Londen te seinen.

In een veilige situatie zouden de telegrafisten, na een aantal tekens, opzettelijk een fout maken. Wanneer zij onder dwang moesten seinen, zouden ze geen fouten maken. De vijand zou dan niets merken.

Dat hebben de Nederlandse verzetslieden ook gedaan, maar dat viel de mensen van de geallieerde geheime diensten in Londen niet op.

De Duitsers zijn met het zenden van valse berichten zo ver kunnen gaan, dat zij bij het Bureau Speciale Opdrachten in Londen, radiozenders, wapens, munitie, springstoffen en zelfs sigaretten en militaire rantsoenen bestelden. Deze bestellingen werden prompt afgeleverd.

Wanneer uit Londen de komst van geheim agenten werd aangekondigd, gaven de Duitsers het terrein op waarop die moesten springen.

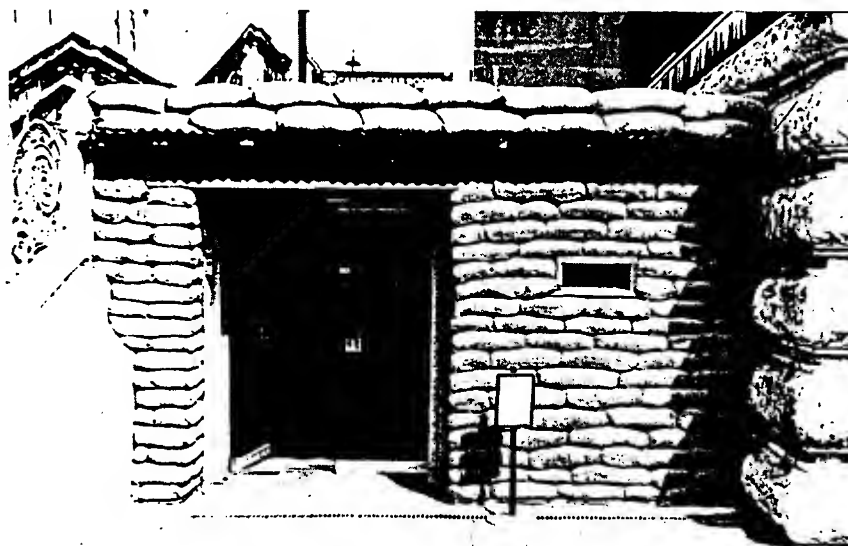
Veel agenten zijn, zoals reeds eerder geschreven, daardoor in handen van de Duitsers gevallen en later terechtgesteld.

Hoewel werd beweerd dat de vliegtuigen die deze Speciale Opdrachten uitvoerden werden neergeschoten, wordt dit tegengesproken. De Duitse regisseurs van het 'Englandspiel' hadden er namelijk geen belang bij, dit te doen. Hun spelletje mocht niet worden ontdekt. Vermoedelijk werden vliegtuigen bij toeval aangevallen door niets vermoedende jachtvliegers of neergeschoten door manschappen van een afweergeschutstelling.

Het Nederlandse verzet slaagde er uiteindelijk in, om via onze Ambassade in het neutrale Zweden, de Nederlandse regering in Londen te waarschuwen. Ook verzetsmensen die, via België, Frankrijk en Portugal, naar Londen hadden weten te komen, lieten waarschuwingen horen. Het duurde echter lang voor zij werden geloofd.

De Nederlandse Regering en haar bondgenoten wisten medio 1944 de geheime berichtgeving te herstellen.

De speciale vluchten werden daarna, met succes, hervat.



De toegang naar de 'Cabinet War Rooms',
het ondergrondse bunkercomplex van de Engelse regering in Londen.

AFWERPTERREINEN

Het laten parachuteren van geheimagenten en afwerpen van materiaal voor het verzet vereiste een goede voorbereiding.

Het risico voor de vlieger, zijn bemanning en de verzetsmensen diende zo klein mogelijk te zijn.

De terreinen moesten daarom op een afgelegen plaats liggen. Er was een vlak veld, met zo min mogelijk sloten en greppels nodig en met een afmeting van 800 bij 800 meter. Vergelijk dat maar eens met een hockey- of voetbalveld. In de omgeving mochten geen obstakels staan zoals bijvoorbeeld fabrieksschoorstenen en hoogspanningsmasten. In een straal van 15 kilometer geen luchtafweerstellingen en binnen een kring van vijf kilometer geen legering van Duitse eenheden of door schildwachten bewaakte objecten.

Het terrein moest goed te bereiken zijn, hetzij over de weg, hetzij over het water. Een bergplaats, zoals een schuur, hooischelf of boerderij op, of in de directe omgeving van het veld, om de goederen tijdelijk te kunnen verbergen, was gewenst.

Voertuigen, zoals karren, paarden en wagens of boten, moesten er op, of vlakbij, onopvallend kunnen worden neergezet of afgemeerd.



Het doel van de bemanning van de Halifax NA 347, was de droppingsplaats met de code-naam 'Medico 6', op de kruising van de coördinaten 52°.09'.48" Noorderbreedte en 04°.41'.40" Oosterlengte. Dit is in de gemeente Ter Aar, in Zuid-Holland

Form 541

OPERATIONS RECORD BOOK

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By No. 298 Squadron.

SECRET

Page No. 5

(C3333)—9311 Wt 28721—1135 75M 10.41 T.S. 700

For the Month of APRIL 1945.

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
12.4.45.	HALIFAX VII	F/O SCOTT, J.W.	CAPTAIN	22.53		S.O.E. MEDICO 6 52.09.49N - 04.41.40E	
	8A J NA 347	F/O PATTON, A.	NAVIGATOR			MISSING.	
		F/O LYTLE, S.A.	AIR BOMBER				
		SGT HOGG, A.	WOP/AIR				
		SGT THOMAS, S.	AIR GUNNER				
		SGT GILLON, A.G.	FLIGHT ENGINEER				
12.4.45.	HALIFAX VII	F/S HAWKINS, J.F.	CAPTAIN	22.42.	03.07	S.O.E. MEDICO 4 52.10.55N - 04.42.22E.	
	8T R NA 320	F/O McMILLAN, A.A.	NAVIGATOR			Successful. Good reception. Diverted to Earls Colne.	
		SGT COWLAND, E.	AIR BOMBER				
		SGT WEARNE, A.G.	WOP/AIR.				
		SGT CHANDLER, D.J.	AIR GUNNER				
		SGT ROSSI, A.J.	FLIGHT ENGINEER				
13.4.45.	HALIFAX VII	F/O GRIFFITHS, T.H. (R.C.A.F.)	CAPTAIN	21.55	05.40	S.O.E. FARM 3A 53.54.35N - 06.27.00E	
	8T Q NA 344	F/L LADELL, W.H.	NAVIGATOR			Successful. Medium level release. Good reception.	
		F/S HENLEY, R.	AIR BOMBER				
		F/S WHATMORE, L.	WOP/AIR.				
		F/S DICKSON, J.R.	AIR GUNNER				
		F/S HEAPS, V.	FLIGHT ENGINEER				

Bladzijde uit het Squadron Record Book, van 12 april 1945, met de gegevens van de NA 347, 8 AJ

DUITSE RADAR

Om Duitsland en de bezette gebieden te beschermen tegen het binnenvliegen van geallieerde vliegtuigen, waren er langs de kust van de kop van Noorwegen tot aan de voet van Frankrijk radarstations geplaatst.

Het was een systeem waarvan de ene post de andere overlapte. Geen vliegtuig mocht en kon meer aan de aandacht van de Duitsers ontsnappen.

De stations waren uitgerust met schotelantennes met een diameter van zeven meter. Ze hadden daarom de bijnaam van 'Reuzen Würtzburg'. Ze werden gebouwd door de voormalige Zeppelinfabriek.

De electronische componenten waren ontwikkeld door de Duitse radiotoestellenfabriek 'Telefunken'.

Voor zijn tijd was het een enorme technische prestatie.

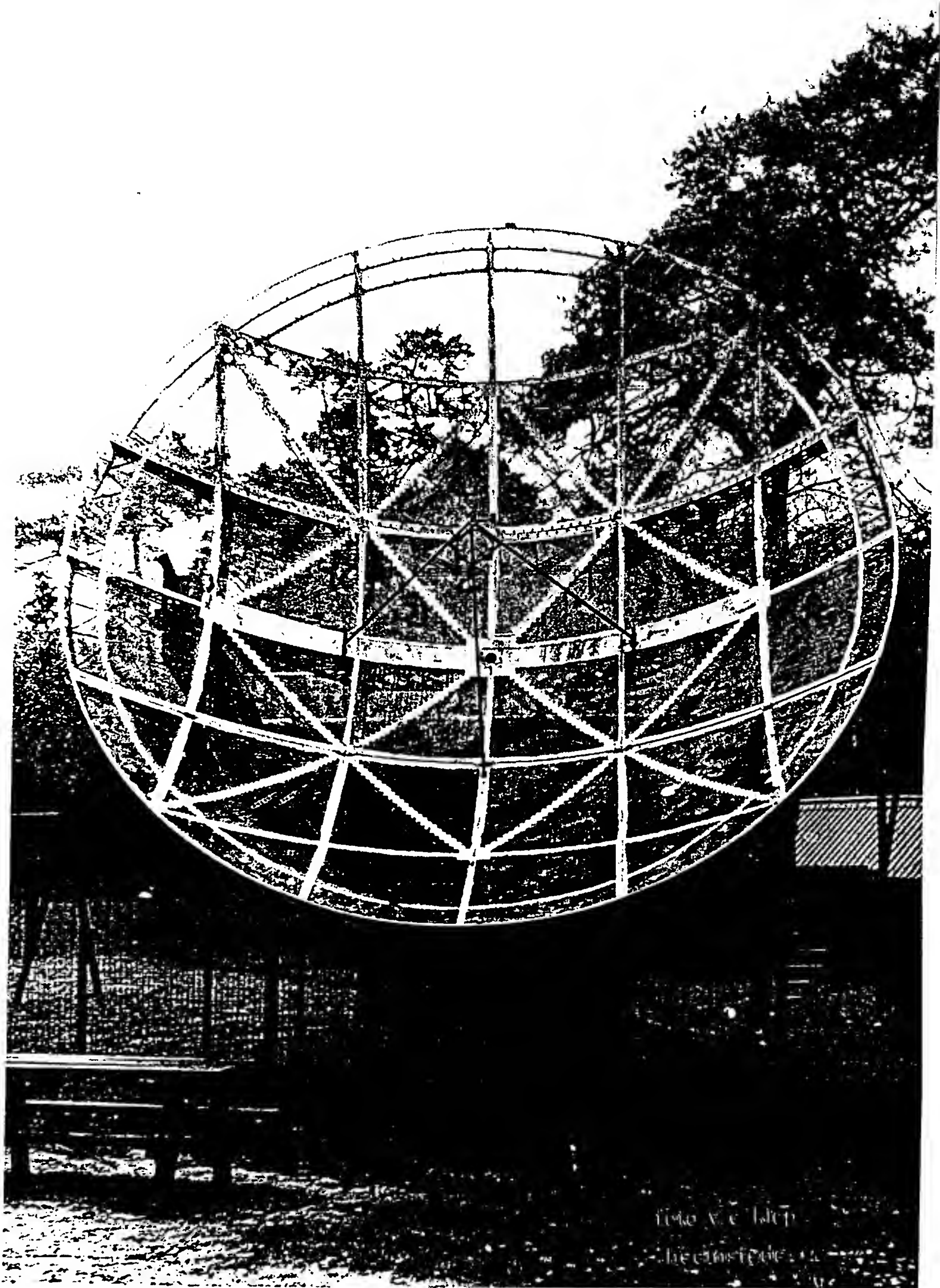
Met de antenne werd het luchtruim op 360 graden (ronddraaiend) onder verschillende hoeken (standen ten opzichte van de aarde) afgezocht.

De reikwijdte voor het globaal opsporen van vliegtuigen was, afhankelijk van de oppervlakte van het gebied, 60 tot 80 kilometer. Voor nauwkeurig vaststellen van zowel de koers, als de snelheid van een vliegtuig, had het een afstand van 50 tot 60 kilometer nodig. Dit lijkt veel maar in verhouding tot de snelheid van de vliegtuigen was er voor de mensen van het afweergeschut toch weinig tijd om de luchtdoelgranaten af te stellen en het geschut in stelling te brengen. Voor de vliegers van de jachtvliegtuigen was er meer ruimte om een aanval te ondernemen.

Geallieerde vliegers probeerden door op grote hoogte te vliegen buiten het bereik van de luchtdoelgranaten te blijven. Bij speciale opdrachten vlogen ze juist heel laag om onder de radarsignalen door te vliegen. Meestal lukte dat, omdat de radarantennes op het luchtruim waren gericht.

Er was ook een truc om de radars te misleiden. Van grote hoogte werden vanuit geallieerde vliegtuigen strookjes zilverpapier uitgegooid. Het waren strookjes waarvan aan een zijde het zilverpapier was te zien en die aan de andere zijde zwart waren gespoten. Op de radarschermen verschenen dan ontelbare echos. De Duitsers wisten dan niet meer wat ze doen moesten.

Regelmatig vonden de kinderen deze strookjes op straat of in de tuin. Ze maakten daar leuke dingetjes van.



De 'Reuzen-Würzburg',
Duitse radar met een schotelantenne, met een diameter van zeveneneenhalve meter,
waarmee het luchtruim tot op circa 60 kilometer kon worden afgezocht.
(Opstelling in het Nationaal Oorlogs- en Verzetsmuseum, Overloon)

VAKMANSCHAP

Het vliegen van Speciale Opdrachten vereiste vakmanschap. Slechts bepaalde squadrons van het Bomber Command en later het Transport Command van de Royal Air Force werden daarmee belast. Ook de Amerikaanse Luchtmacht vloog dergelijke opdrachten. Boven ons land zijn de meeste Speciale Opdrachten echter uitgevoerd door de RAF.

Deze vluchten vergden veel inspanning van de vlieger, de navigator en de radioman. Bij het naderen van het vijandelijk gebied was het zaak om door laag te vliegen, radarwaarneming door de Duitsers te voorkomen. Vliegen op geringe hoogte tijdens de nacht is niet zonder risico. Er is één geval bekend van een vlieger, die boven het IJsselmeer met zijn propellers de golven raakte (4). Ondanks beschadigde schroefbladen is hij er in geslaagd veilig naar Engeland terug te vliegen. Wanneer een machine op geringe hoogte in problemen kwam, waren er voor de vlieger en de boordwerktuigkundige weinig mogelijkheden om hem onder controle te houden of weer te krijgen.

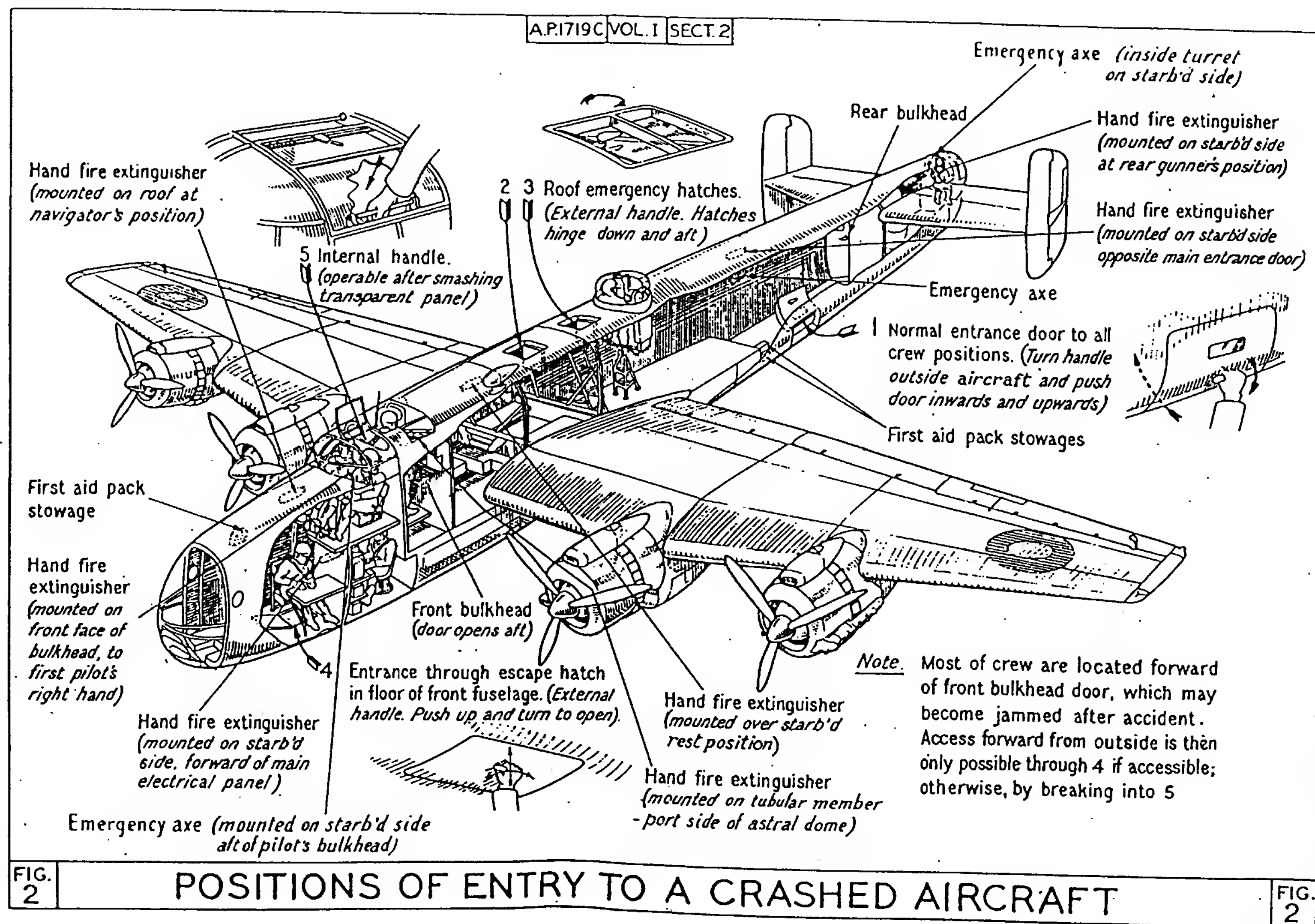
Het kostte nogal wat inspanning om bij maanlicht of totale duisternis in onbekend gebied een akker of weiland van 800 vierkante-meters te vinden. De geallieerden hadden wel redelijke radio-navigatieapparatuur. Die reikte tot boven het Ruhrgebied, dus was boven ons hele land bruikbaar. Het is wel zo, dat de nauwkeurigheid op lage hoogte minder is.

Wanneer het vliegtuig boven het terrein was gekomen, dan moest dat worden herkend aan vier sterke lichten. Met drie zaklantaarns of fietslampen (3) in volgorde rood, wit en rood, die op 100 meter van elkaar stonden, werd vanaf de grond in de richting van het vliegtuig geschenen. De lijn van de lampen was gelijk aan de windrichting. Met een witte lamp op 15 meter van één van de rode lampen werd zowel de windrichting aangegeven, als de code-letter geseind. De vlieger draaide dan een heel- of half-circuit (bocht), om tegen de wind in, over het veld te vliegen. Zodra de machine boven het witte en rode licht (de lijn a – b) was, gaf de bommenrichter aan de parachutist(en) het sein om te springen of aan de dispatchers om de lading uit te werpen. Meestal waren dat de staartschutter en een van de andere bemanningsleden. Omdat de lichte pakjes langer blijven zweven dan de zware, werden de lichte het eerst uitgegooid. In één, maximaal twee runs over het veld, moest alles zijn uitgeworpen.

De hoogte van het vliegtuig was voor een sprong van een parachutist 300 meter (1000 voet) en voor een lading 150 meter (500 voet)

Na de sprong van de geheim agent(en) of het droppen van de lading verliet de vlieger onmiddellijk het gebied.

Soms moesten er twee opdrachten worden uitgevoerd. Een agent naar terrein A, en een lading goederen voor veld B.



POSITIONS OF ENTRY TO A CRASHED AIRCRAFT

Op deze tekening zijn duidelijk de plaatsen van de bemanningsleden aan boord te zien. Naast de vlieger, de bommenrichter. Bij het doel, moest de bommenrichter in de neus gaan liggen. De Halifax Mk. VII, had geen geschutskoepel op de rug.

LADING VOOR VERZET

Een lading goederen voor de ondergrondse strijdkrachten kon uit veel dingen bestaan. Van wapens, munitie, springstoffen en zenders tot aggregaten, kleding, fietsbanden en zelfs mandjes met postduiven.

De lading, die de Halifax NA 347 op 12 april aan boord had, bestond uit:

66 stenguns
330 magazijnen voor patronen
66 laders om de magazijnen te vullen
23.650 stuks 9 mm. parabellum patronen

6 brenguns
48 magazijnen voor patronen
7.824 patronen, kaliber 303

18 Amerikaanse-geweren
2.700 patronen

4 bazooka's
56 bazooka's raketten

10 pistolen
500 patronen

176 handgranaten Mill's 36
4 rookgranaten 77 WP (witte fosfor)
20 granaten 82
82 vuurpotten (soort Bengaalsvuur voor markering van terreinen en posities ten behoeve van verkenningsvliegtuigen).
31 brandblokken Mark 1 (voor brandstichtingen)
576 bommetjes om autobanden te laten springen

alsmede:

2000 sigaretten
90 kilogram militaire rantsoenen
70 blikken corned-beef
6 blikken margarine
6 blikken biscuit en chocolade.

Dit was een normale levering. Ze was verpakt in 18 metalen containers en een aantal pakken. Het brutogewicht was ruim 3.000 kilo, netto iets meer dan 2.000 kilogram. Containers, parachutes en andere verpakking hadden een gewicht van ongeveer 1.000 kg.

Bij vluchten naar ons land was het brutogewicht van de lading soms iets hoger, omdat er op korte vluchten minder brandstof nodig was. Wel moest rekening worden gehouden met de capaciteit van de bommencompartimenten.

Het samenstellen van de containers en de pakken geschiedde zodanig dat die met vier man konden worden opgetild en vervoerd.

Het dragen met vier man lukte niet altijd, omdat ze met hun laarzen vaak in de polderklei bleven steken.



Verzetsmensen trekken een container, aan de parachute-koorden, uit een sloot. Op de achtergrond een omgekeerde fiets, waarmee de lichtsignalen werden gegeven.

OPDRACHT VOOR DE HALIFAX NA 347

Op 12 april 1945 kreeg een bemanning van het 298e Squadron van de 38e Groep van het Transport Command van de RAF opdracht, voor het uitvoeren van een Speciale Opdracht boven ons land.

Ze vertrok om 22.58 uur (5), met het Halifax-transportvliegtuig, type A, Mk VII, met serienummer NA 347 en de registratie 8A –J, van de basis 'Tarrant Rushton' in het graafschap Dorset in Zuid Engeland. Het voormalige vliegveld lag ongeveer 140 kilometer ten zuidwesten van Londen.

Alleen de vlieger en de navigator waren geïnformeerd over de bestemming.

De opdracht luidde:
'Afwerpen van een lading wapens, munitie en springstoffen op een terrein in de omgeving van Ter Aar in Zuid-Holland'. De code-naam van het terrein luidde 'Medico 6'. Bij het verzet stond het bekend als 'Robin'. De seinletter was 'R'.

Gezagvoerder, Flying Officer J.W. Scott, had dit soort vluchten al eerder gemaakt.

De lading bestond uit 18 metalen containers (ronde cilinders, lijkende op bommen) en een aantal pakken.

Het is niet bekend welke koersen het vliegtuig heeft gevlogen van haar basis tot Zandvoort. Het ligt voor de hand dat op ruime afstand om Londen heen zal zijn gevlogen.

Uit vluchtrapporten van andere Speciale Opdrachten in deze periode blijkt dat voor de omgeving Alphen aan de Rijn werd binnengevlogen tussen Noordwijk en Zandvoort. Het gebied rond het vliegveld Valkenburg werd gemeden. (Ter informatie: het vliegveld Schiphol was, na de grote aanval door de Amerikaanse luchtmacht op maandag 13 december 1943, door de Duitsers gesloten en verlaten).

De vliegers zakten ruim voor het naderen van de kust naar geringe hoogte. Zij deden dit om aan waarneming door de Duitse radar te ontsnappen. Ondanks het laagvliegen zijn er toch nog heel wat vliegtuigen in afweervuur terechtgekomen.

Bekend is ook dat schepen van Kriegsmarine bij het zien of horen van vliegtuigen, aan de luchtwachtdiensten de koersen doorgaven. De luchtafweerstellingen en jagers werden dan gealarmeerd en in staat van paraatheid gebracht.

De weersomstandigheden waren op 12 april 1945 goed. Er stond een zuidwestelijke wind en de temperatuur schommelde rond de 14°C. (6)

Het vliegtuig is nabij Zandvoort, boven de Amsterdamse Waterleidingduinen, getroffen door luchtafweergeschut en in brand gevlogen.

Na de bevrijding hebben vliegers verklaard, dat zij 's nachts vaak over waterleidingduinen vlogen omdat de waterfilters langs de Leidsevaart te Heemstede, tegenover het pompstation Leiduin, in maanlicht reflecteerden. Die vormden een goed herkenningspunt.

In de regio Zandvoort, Bloemendaal was tegen het einde van de oorlog een mobiele luchtafweerstelling actief.

Deze stelling werd bemand door jonge Duitse soldaten van de Hermann Goering-divisie. De jongens waren nog in opleiding en geloofden in een Duitse overwinning. Opmerkelijk was dat zij goed waren uitgerust. Zij beschikten over een rupsvoertuig met geschut, voldoende brandstof en munitie.

Het stuk werd iedere avond op een andere plaats in stelling gebracht. Vanaf een hoog gelegen positie moet er op de laagvliegende Halifax zijn gevuurd.

Over de plaats waarvan op deze avond werd geschoten, bestaat geen zekerheid. Er wordt zowel gesproken over het Aerdenhoutse-, als het Bloemendaalsekopje. Santpoort en Zandvoort worden ook genoemd. Opgemerkt moet worden, dat de namen van beide plaatsen erg op elkaar lijken. Wanneer uit Zandvoort is gevuurd dan kan de locatie gelegen hebben in de omgeving van de ingang van de Waterleidingduinen aan Zandvoortselaan.

Een van de weinige Nederlandse getuigen was de toen 15 jarige Joop van Doorn. De bewuste avond was hij op zijn kamer met zijn kristalontvangertje bezig (7), toen hij na middernacht plotseling licht luchtafweergeschut hoorde vuren. Hij ging snel naar zijn 'uitkijkpost' op de zolder van zijn ouderlijk huis aan de Narcissenlaan in Heemstede.

Hij vertelde daarover in juni 1998, dus 53 jaren later: "Ik zag een vliegtuig, dat was geraakt en in brand was gevlogen. De vlieger maakte een bocht. De machine verloor hoogte en was niet meer te zien. Plotseling was er een enorme explosie gevolgd door een vuurzee. Geruime tijd werd de hemel verlicht door het vuur. Ik dacht, dat het vliegtuig op een munitiebunker of zoiets was gevallen, zo hard was de knal van de explosie en de hevigheid van het vuur."

Joop van Doorn schreef op 13 april 1945 in zijn 'schooljongens'-dagboek:

Donderdag 12 april 1945.
't Is een mooie dag. Er wordt maar weinig gevlogen. Deventer en Zutphen werden bevrijd! 's Nachts hevig afweervuur, ik zie een vurige bol langs de hemel gaan in 't Westen, richting Zandvoort, dan een hevige ontploffing, er staat iets hevig in de fik, en het brandt lang met af en toe veel harde boemen.

Vrijdag 13 april 1945.
De Tommies steken tussen Deventer en Zutphen de IJssel over in stormboten (8). 't Bruggehoofd is daar 6 bij 3 kilometer. Pontonniers werken al aan de eerste brug. Ze komen er nu toch echt aan!
Men zegt dat de ontploffingen van gisterenavond, een Engels vliegtuig is geweest, die boven Santp./Overveen is neergeschoten en die neerstortte in de W.L.-duinen bij Bentveld, 't heeft heel lang gebrand.

Volgens Joop van Doorn, die later beroepsofficier bij de Infanterie werd, moet er zijn geschoten met lichte vierling snelvuurkanonnen met een kaliber van 20 mm. Volgens hem werd het vliegtuig geraakt door lichtspoormunitie in een van de vleugels, waardoor vleugel-brandstoftank in brand vloog en ontplofte.

De vlieger heeft nog een bocht gemaakt, mogelijk om zijn toestel op zee te landen. De machine moet onbestuurbaar zijn geworden en is toen neergestort (9).

In enkele minuten heeft de ramp zich voltrokken, minuten die voor de bemanningsleden een eeuwigheid zullen hebben geduurd.

De Halifax is op het harde duinzand uiteengeslagen en uitgebrand. Door de brand zijn andere brandstoftanks, de munitie en explosieven ontploft. Het was een inferno, een vuurzee.

Op een van de weinige foto's die er van het wrak van het vliegtuig zijn gemaakt is duidelijk te zien dat de stuurboord- of rechter-vleugel was geraakt.

Alle zes bemanningsleden werden gedood. Door de geringe hoogte was het niet meer mogelijk om met parachutes uit de machine te springen.

De brand en ontploffingen zijn zo hevig geweest dat de plek er jaren luguber heeft uitgezien. Nadat via de ruimtevaart de eerste beelden van de maan waren te zien, vergeleken getuigen het met een maanlandschap. Er was een zacht glooiende krater gevormd waarvan het zand zwart was geblakerd en waar jaren bijna niets meer groeide. Vele jaren heeft er nog een geblakerde, kale boom gestaan, die leek op een vinger die naar de hemel wees.

De plek was toen nog niet ontsloten. In de nabijheid lag een smal koolas-paadje. Duitse soldaten zijn wel op de plaats van de ramp geweest. Zij hebben drie slachtoffers geborgen en overgebracht naar de Algemene Begraafplaats in Zandvoort.

Dezelfde dag zijn zware voertuigen gezien bij de ingang Zandvoortselaan met restanten van het vliegtuig en de lading.

Op bijna 23 kilometer van hun doel verloren zes dappere R.A.F.-mensen hun leven voor onze vrijheid.



De wrakstukken van de Halifax NA 347. Op de voorgrond de stuurboordvleugel en delen van de cockpit. Op de achtergrond rechts, zijn de kielvlakken en richtingsroeren zichtbaar. De soldaten zijn vermoedelijk Duitse krijgsgevangenen (de foto is gemaakt door een medewerker van de Gemeentewaterleidingen Amsterdam).

HET DODEN-REGISTER

In het register van de 'Imperial War Graves Commission', op het 'Ereveld Geallieerden' op de Nieuwe Oosterbegraafpaats te Amsterdam, is over de slachtoffers het volgende vermeld:

FARROW. Arthur, rang: Luchtmacht-officier, functie: navigator.
Legernummer 159981, R.A.F. (V.R.) 298 Sqdn.
Overleden op 13 april 1945, in de leeftijd van 35 jaar.
Zoon van de heer en mevrouw Arthur en Jinny Farrow te Leeds, Yorkshire,
Echtgenoot van Mary Inverne Farrow te Leeds. A.S.A.A.
Vak 69, rij A, graf 6.

GILLON. Archibald Gray, rang: Luchtmacht-sergeant, functie: boordwerktuigkundige,
Legernummer 1822657, R.A.F. (V.R.) 298 Sqdn.
Overleden op 13 april 1945, in de leeftijd van 19 jaar.
Zoon van George en Janet Donaldson Gillon te Springboig, Glasgow.
Vak 69, rij A, gezamenlijke graven 3 en 4.

HOGG, Arhtur, rang: Luchtmacht-sergeant, functie: radio-telegrafist/operator
Legernummer 1672245, R.A.F. (V.R.) 298 Sqdn.
Overleden op 13 april 1945
Vak 69, rij A, gezamenlijke graven 3 en 4.

LYTLE, Samuel Alexander, rang: Luchtmacht-officier, functie: bommenrichter
Legernummer 154919, R.A.F. (V.R.) 298 Sqdn.
Overleden op 13 april 1945, in de leeftijd van 21 jaar.
Zoon van William en Agnes Lytle; neef van juffrouw T. Lytle te Belfast, Noord-Ierland.
Vak 69, rij A. gezamenlijke graven 3 en 4.

SCOTT, John William, rang: Officier-vlieger, functie: gezagvoeder
Legernummer 170227, R.A.F. (V.R.) 298 Sqdn.
Overleden op 13 april 1945
Vak 69, rij A, gezamenlijke graven 3 en 4.

THOMAS, Stanley, rang: Luchtmacht-sergeant, functie: boordschutter
Legernummer 1836819, R.A.F. (V.R.) 298 Sqdn.
Overleden op de leeftijd van 22 jaar.
Zoon van meneer en mevrouw J.G. Thomas te Penybank, Ammanford, Camarthenshire
Vak 69, rij A, graf 5

Vermeldingen, toevoegingen en weglatingen in het dodenregister hebben plaatsgehad in overleg met de familie van de overleden militairen. Wanneer de leeftijd niet is vermeld, dan hebben nabestaanden verzocht, om die niet te vermelden.

Alle zes slachtoffers hadden de Britse nationaliteit.

De volgorde van de grafstenen is van links naar rechts:

Graf 3 en 4: A. Gillon, A. Hogg, S. Lytle en J. Scott,
Graf 5 : S. Thomas en
Graf 6 : A. Farrow

Op twee grafstenen is op verzoek van de familie een tekst toegevoegd:

Voor Samuel Lytle is dat:
' I will redeem them for death', Hosea XIII.14

en voor:

Stanley Thomas:
'Until memory fades and live departs you will live forever in our harts'.



De graven van de bemanningsleden van de NA 347,
links de vier gezamenlijke- en rechts de twee individuele graven,
op de 'Nieuwe Oosterbegraafplaats' te Amsterdam

BERGING STOFFELIJKE OVERSCHOTTEN

De berging van de stoffelijke overschotten heeft op merkwaardige wijze plaatsgehad. Het heeft lang geduurd voordat de bemanningsleden hun gezamenlijke laatste rustplaatsen hebben gekregen.

Direct na de ramp zijn drie bemanningsleden door de Duitse bergers overgebracht naar de Algemene Begraafplaats aan de Tollenstraat 67 in 2041 PR Zandvoort.

Een Canadees gravenregistratie-team heeft op donderdag 24 mei 1945, zes weken na de ramp, in de omgeving van het vliegtuigwrak de stoffelijke resten geborgen van twee bemanningsleden en overgebracht naar de Nieuwe Oosterbegraafplaats te Amsterdam. Hierbij was het stoffelijke overschot van de navigator Arthur Farrow en vermoedelijk van de staartschutter Stanley Thomas.

De stoffelijke resten van de drie die op de Algemene Begraafplaats te Zandvoort waren begraven, zijn op 7 februari 1946 opgegraven en ook overgebracht naar Amsterdam.

Tenslotte werden er op 28 maart daaropvolgend, bij het lichten van de wrakstukken nog stoffelijke resten aangetroffen. Die zijn ook naar Amsterdam overgebracht en begraven in het gezamenlijke graf, in vak 69, rij A, nummers 3 en 4.

Na een herschikking van de graven rusten nu alle bemanningsleden van de Halifax NA 347 naast elkaar op het 'Ereveld Geallieerden' op de Nieuwe Oosterbegraafplaats aan de Kruislaan 126, 1097 GA Amsterdam.

Het is gebruikelijk dat Britse militairen, die tijdens een oorlog sneuvelden of op andere wijze omkwamen, blijven rusten in het land waar zij hun leven hebben gelaten.

MYSTERIE OM DE ZEVENDE MAN

In de ingehakte tekst op de gedenksteen, maar ook op de later aangebrachte granietenplaat, stond vermeld dat ter plaatse zeven manschappen waren omgekomen.

Een Halifax MK VII was een uitvoering voor luchtlandings-operaties en had geen geschutskoepel op de rug. Daarom was er een schutter minder aan boord.

Volgens het Squadron Operations Record Book is de Halifax NA 347 op 12 april 1945 van de basis Tarrant Rushton vertrokken met zes bemanningsleden.

Ook de Commonwelth War Graves Commission verklaart dat er zes man werden geborgen. Zij zijn later in drie verschillende transporten naar de Nieuwe Oosterbegraafplaats in Amsterdam overgebracht.

Een mysterie blijft dat nabij de wrakstukken van het vliegtuig een kruis of een bord zou hebben gestaan met het opschrift: 'Hier rusten of vielen 7 Anglo-Amerikaanse vliegers van de Halifax A 347, 13-4-1945'. Het is niet bekend of de tekst in het Duits of het Nederlands was geschreven. Het gebruik van de zinsnede: 'Anglo-Amerikaanse', doet vermoeden dat het in het Duits is geweest.

Behalve door de tekst op het bord kan het misverstand over het aantal bemanningsleden ook zijn ontstaan door een vermelding in het register van omgekomen leden van geallieerde vliegtuigbemanningen in ons land.

In het 'Bevrijdingsmuseum 1944' te Groesbeek bevinden zich, in de hal met de 'Roll of Honour' , leggers (registers) met hun namen.

Boven de namen van de omgekomen bemanningsleden van de Halifax NA 347 staat de naam van een Canadees. Bij een eerste oogopslag lijkt het er op dat hij tot de bemanning van de NA 347 behoorde. Nader onderzoek leert dat hij daar niets mee had te doen. Mogelijk is hij ooit daarvoor wel aangezien.

Het mysterie is hiermee nog niet verklaard. In de duinen bij Zandvoort, zou in 1946 een graf zijn gevonden van een onbekende vlieger die door de Joined Unit American and British Graves Registration, destijds gevestigd te Apeldoorn, naar Hoek van Holland werd overgebracht.

Hij werd uiteindelijk begraven op de begraafplaats 'Westduin', Ockenburghstraat 27, 2553 AC te 's Gravenhage. Waarom hij daar heen werd overgebracht valt niet te verklaren.

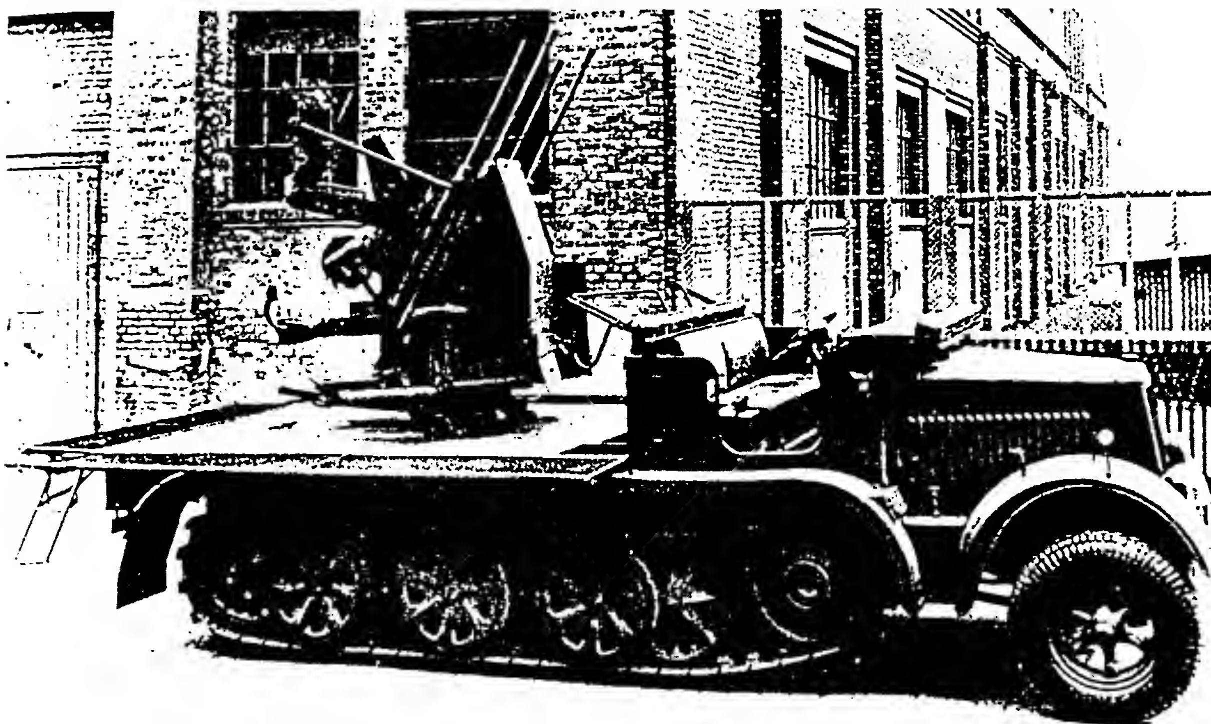
Normaal werden militairen die uit een zogenaamd 'veldgraf' werden geborgen, herbegraven op Britse of Canadese militaire begraafplaatsen. Op de grafsteen van de betreffende onbekende militair staat vermeld: 'Onbekende RAF-vlieger', 13 april 1945'. Als er enigerlei relatie tot de bemanning van de NA 347 zou hebben bestaan, had de herbegrafenis in Amsterdam plaatsgehad.

Na uitvoerig onderzoek is van een zevende bemanningslid of een aan boord zijnde geheim agent niets gebleken.

De verstrekte informatie van de Commonwealth War Graves Commission te Maidenhead (Berkshire) en het Ministry of Defense, Historical Branch (RAF) te Londen, dient als juist te worden beschouwd.

Samenvattend ga ik er van uit dat ter plaatse geen veldgraf is geweest. Als dit wel zo was geweest dan had het voor de hand gelegen, dat het Canadese Oorlogsgraventeam dat op 24 mei 1945 ter plaatse was, en twee stoffelijke overschotten in de nabijheid van het wrak had gevonden en geborgen, ook het veldgraf zou hebben geopend en de stoffelijke overschotten die daarin zouden zijn aangetroffen naar Amsterdam zou hebben gebracht.

Wanneer voor het opstellen van de concepttekst op de gedenksteen, Informatie zou zijn ingewonnen bij de Royal Air Force, had het misverstand kunnen worden voorkomen.



Het mobiele vierlinggeschut, met welk type de Halifax NA 347 werd neergeschoten.
Het gevaarte had een gewicht van 8.000 kilogram

GEDENKSTEEN IN DE DUINEN

De leden van de gemeenteraad van Zandvoort namen op 28 juni 1946 het besluit om op de plaats van de ramp een gedenksteen te plaatsen als eerbetoon aan de omgekomen bemanning van de Halifax NA 347. De steen werd op 4 mei 1947 geplaatst.

Deze steen is een rode Maulbrunner-zandsteen. Hij behoorde tot een partij stenen, die oorspronkelijk waren bedoeld voor de uitbreiding van het Kröller-Müller Museum te Otterlo met een groot museumgebouw bij de 'Franseberg' in het Nationale Park 'De Hoge Veluwe'.

Voor de tweede wereldoorlog waren de stenen aangevoerd naar het park via een speciale aftakking van de spoorlijn. De stenen waren reeds bewerkt, op maat gezaagd, voorzien van gehakte gaten door doken (bevestigingspennen) en genummerd. De steen in de duinen heeft nummer 1978.

Voor de bouw van het Jachtslot 'Sint Hubertus', dat in opdracht van de heer en mevrouw Kröller-Müller in het park van 1914 tot 1920 werd gebouwd, is ook Maulbrunner-zandsteen gebruikt.

Na bevrijding werden de plannen voor de bouw van het museum gewijzigd en bleken de stenen overbodig.

Nadat was besloten om in de duinen bij Overveen één kerkhof aan te leggen voor verzetsmensen en anderen die door de Duitsers waren gefusilleerd en op verschillende locaties in de duinen waren begraven, koos architect A. Komter (BNA) uit Amsterdam deze zandstenen voor de aanleg van de 'Erebegraafplaats'. (10).

De stenen zijn met vrachtwagens van het leger naar Overveen gebracht. Het monument voor de bemanning van de Halifax is gemaakt, met zo'n steen. De gedenksteen is 147,5 cm. hoog, breed 104 cm. en dik 47,5 cm. Het gewicht bedraagt circa 2.000 kilogram. De steen staat op een betonnen funderingsplaat van 1.10 X 1.80 meter.

In de zandsteen was de tekst gehakt in een zogenaamd terugliggend vlak. Er wordt dan gesproken van verheven letters.

Zandsteen is zacht en gevoelig voor het bewerken met scherpe voorwerpen het bekladden met viltstiften en vocht. In de loop van de jaren is dat meerdere malen gedaan door mensen die geen respect hadden voor de slachtoffers. Vermoedelijk door opvriezen is ook een deel van de letters er afgesprongen. De gemeente Zandvoort heeft de steen in 1982 naar de werkplaats van de steenhouwer gebracht, voor een grote onderhoudsbeurt. De letters zijn toen weggehakt en daarna is een plaat van Zweeds graniet

De steenhouwers, de heren M. Lavertu en A. Lavertu hebben destijds de steen bewerkt en de tekst gebeiteld. De heer A. Lavertu heeft de granietenplaat van tekst voorzien en aangebracht.



De oorspronkelijke gedenksteen, 1947

ADOPTIE VAN DE GEDENKSTEEN

De gedenksteen in de duinen werd in mei 1986 geadopteerd door de 'Mr. G.J. van Heuven Goedhartschool' te Zandvoort.

Tijdens het eerste bezoek aan het monument zagen de leerlingen dat de steen erg verwaarloosd was en dat er verschillende letters van de gebeitelde tekst niet meer te lezen waren. Na overleg met de leerkrachten hebben zij aan het gemeentebestuur gevraagd om de gedenksteen te laten opknappen.

De steen is toen door de gemeente Zandvoort naar de steenhouwer gebracht voor herstel en groot onderhoud.

In 1994 is de school gefuseerd met de plaatselijke, 'Dr. A. Plesmanschool', destijds gevestigd aan de J. van der Moolenstraat 57.

De naam is nu Openbare Basisschool 'De Duinroos', Flemingstraat 180. 2041 VP Zandvoort.

De leerlingen van groep acht bezoeken jaarlijks de plaats van de ramp op 13 april (de dag van het neestorten) en 4 mei (nationale dodenherdenking).

Zij leggen dan een krans en bloemen aan de voet van het monument.

In een vitrine in de hal van de school staat een schaalmodel van een Halifax Mk V en liggen aluminium brokstukjes van de NA 347. Er is een informatiemap over het vliegtuig, de ramp en een collectie krantenknipsels over de adoptieactiviteiten.



De gedenksteen na het onderhoud in 1982.

INFORMATIEBORD

De gedenksteen in de duinen heeft er eigenlijk van het begin af aan wat verlaten bijgestaan.

Door de aanleg van de verharde dienstweg in 1965 werd de plaats waar het monument staat pas goed toegankelijk voor de wandelaars.

De tekst op de steen is ook wat nietszeggend. Er staat niets vermeld over de laatste missie van de bemanningleden en het feit, dat zij hun leven hebben verloren in de strijd om de bevrijding van Nederland.

Het stemt tot voldoening dat de Gemeentewaterleidingen Amsterdam in het najaar van 1998 besloot om bij de gedenksteen een informatiebord te plaatsen.

Naast de gegevens over de bemanning en hun laatste opdracht staat op het bord ook een afbeelding van een Halifax A, Mk VII.

De gedenksteen zal de bezoekers nu zeker meer aanspreken.

PLAATS VAN DE RAMP

Zoals reeds geschreven was het duinlandschap op de plaats van de ramp, veranderd in een zwart geblakerde ondiepe krater waar bijna niets meer tot groei kwam.

Wellicht had de krater meer vorm gekregen door het eeuwigdurende spel van wind en zand, waaraan de duinen hun veranderingen te danken hebben.

De wrakstukken van het vliegtuig hadden grote aantrekkingskracht op belangstellenden en souvenirjagers. De Waterleidingduinen waren na de bevrijding tijdelijk gesloten om het publiek te beschermen tegen de gevaren van landmijnen en ander springtuig. Uitsluitend militairen en medewerkers van het waterleidingbedrijf hadden toegang.

Heel wat 'belangstellenden' mochten onder leiding van militairen en medewerkers mee om een kijkje te gaan nemen.

De plaats waar het wrak lag werd afgezet met prikkeldraad doch dat schrok weinig van de bezoekers af.

De grond gaf regelmatig nog verbrande wapens, munitie en onderdelen van de lading prijs, iets wat niet zonder gevaar was.

De wrakstukken werden in 1946 door de Koninklijke Luchtmacht geborgen en verzameld. Ze werden afgevoerd door een handelaar in oude metalen in Haarlem.

Voor zover bekend zijn er in de nabijheid van het wrak geen ongelukken gebeurd met munitie- en springstofresten.

Een getuige schreef mij in oktober 1998, dat hij in 1979 met gebruik van een metaaldetector nabij de gedenksteen een stuk van een aluminium schroefblad, een verroeste stengun en kleine stukken metaal van het vliegtuig en de lading heeft gevonden en geborgen (11).

Omdat de grond munitie en dergelijke prijs bleef geven heeft de Koninklijke Luchtmacht in december 1989 het terrein nog een keer gezuiverd, waarbij behalve wrakstukjes, ook nog kleinere voorwerpen van de lading werden gevonden.

WAAROM NOG SPECIAL DUTY-VLUCHTEN IN APRIL 1945?

De vraag is mij gesteld, waarom zo kort voor de bevrijding nog 'Speciale Opdrachten' werden gevlogen.

Medio april 1945 was het al duidelijk dat de strijd voor de Duitsers spoedig zou aflopen. Het was echter niet te voorspellen wanneer dit precies zou zijn. Pas op vrijdag 3 mei 1945 stemden de Duitse bevelhebbers in Denemarken, Noord-Duitsland en ons land in met een overgave.

In ons land waren tegen het einde van de bezetting zo'n 130.00 Duitse-militairen die waren ingesloten in de provincies Utrecht, Zuid-, en Noord-Holland. Niemand kon inschatten wat het gedrag van deze soldaten en hun commandanten zou zijn.

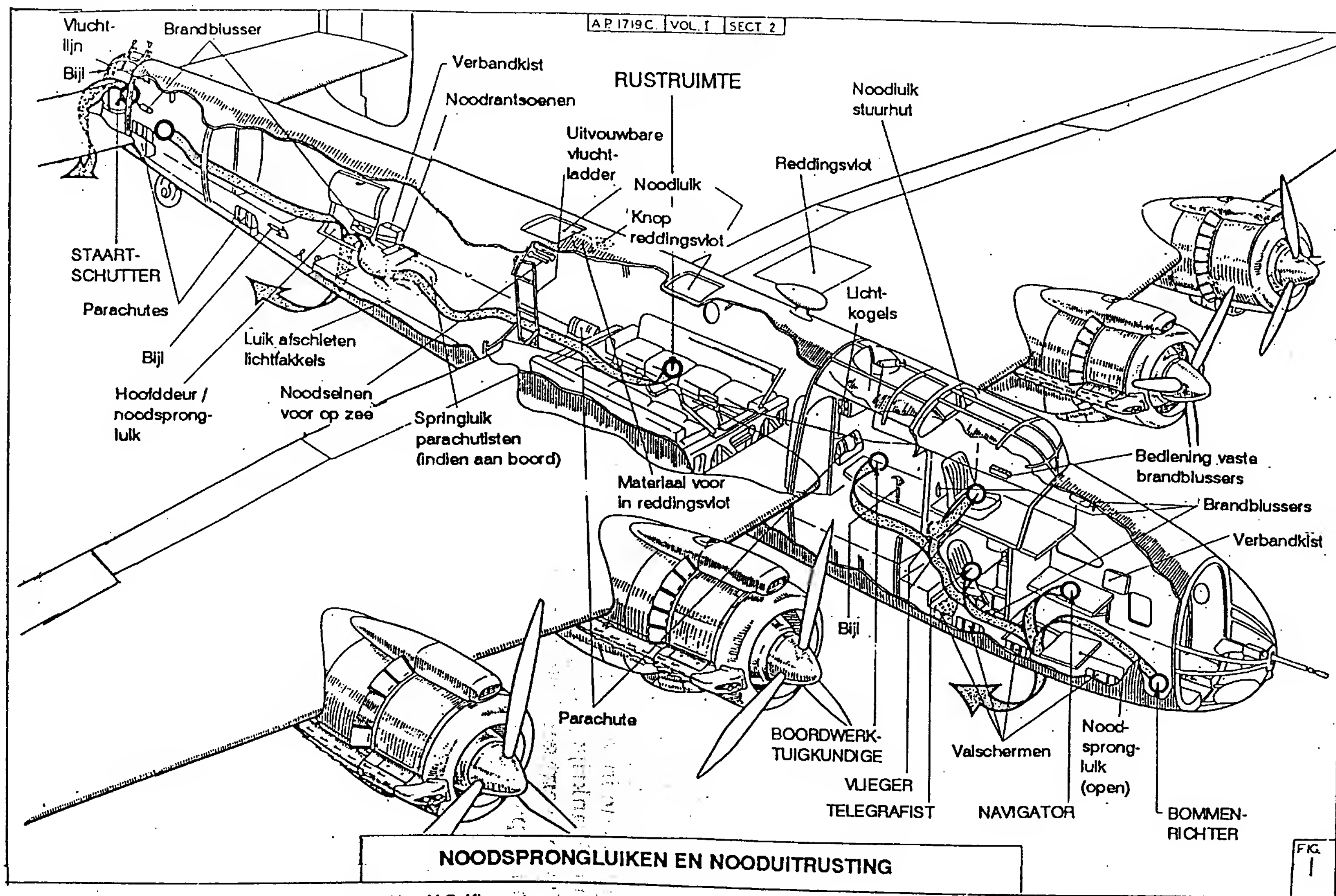
Er werd ernstig rekening mee gehouden dat zij vernielingen zouden aanrichten; zoals het doorsteken van dijken, opblazen van bruggen, sluizen, electriciteits- en telefooncentrales en de haveninrichtingen van Amsterdam, Rotterdam, Scheveningen en IJmuiden.

De Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten dienden in staat te zijn om eventuele vernietigingsacties van de Duitsers te voorkomen. Ook moest, indien nodig, de bevolking worden beschermd tegen Duitse represailles.

Dit is de reden dat de speciale vluchten doorgingen. In de nacht van 24 op 25 april 1945 werd de laatste van deze vluchten uitgevoerd.

Enkele dagen later verschenen weer geallieerde bommenwerpers op geringe hoogte boven het westen van ons land. Nu wierpen zij voedsel af voor de uitgehongerde bevolking. Tussen de Duitse autoriteiten en de geallieerden waren daarvoor overeenkomsten gesloten.

Dit waren ook 'Special Duty'-vluchten, maar nu met een vreedzaam doel.



Tekening RAF Museum Hendon, Londen - bewerking V.C. Klep

Op deze tekening zijn de nooduitgangen te zien, in het geval, de bemanning, het vliegtuig per parachute zou moeten verlaten.

HET 298e SQUADRON

Het 298e Squadron werd op 24 augustus 1942 in Truxton opgericht als een transporteenheid voor luchtlandingsoperaties. Het kreeg de beschikking over enkele Armstrong Withworth Whitley Mk V, tweemotorige bommenwerpers. Op 19 oktober 1942 werd het squadron al ontbonden.

Het werd opnieuw geformeerd en op 4 november 1943 betrok het de nieuwe RAF-basis Tarrant Rushton. Het was nu uitgerust met viermotorige Handley Page Halifax-bommenwerpers Mk V. Het squadron voerde op 29 april 1944 haar eerste operationele vlucht uit boven Frankrijk. Het dropte daar voorraden voor de Franse illegale strijdkrachten. Gedurende enkele maanden werden zulke vluchten gevlogen als voorbereiding op de invasie van 6 juni 1944.

Aan de vooravond van D-Day (de beslissings of Decision-Day), de invasie in Normandië (Frankrijk), vertrokken zes Halifax-bommenwerpers van het squadron, om 22.56 uur met Horsa-zweefvliegtuigen naar bruggen over het kanaal van Caen, de rivier Orne en een geschutsstelling bij de plaats Merville. De luchtlandingstroepen moesten daar terreinen in bezit nemen voor parachutisten die korte tijd later zouden komen. De vlieger van het eerste zweefvliegtuig haakte op 5 juni zijn glider om 00.16 uur los. Niet alle gliders kwamen bij hun doel en één kwam zelfs in een mijnenveld terecht.

Tijdens de invasie op 6 juni 1944 werden 15 zweefvliegtuigen met soldaten naar Frankrijk gevlogen om achter de frontlinie stellingen in te nemen. Op 10 juni werd een hele bijzondere vlucht uitgevoerd namelijk het afwerpen van jeeps voor de troepen op de grond.

In ons land was het 298e Squadron betrokken bij de grote luchtlandings-operatie bij Arnhem. Op de eerste dag, 17 september 1944, trokken Halifax-vliegtuigen 13 grote Horsa's en zeven Hamilcars naar de heidevelden ten westen van de stad. De volgende dag werden er nog zeven Horsa's en zeven Hamilcars naar de omgeving van Arnhem gesleept. De derde dag werden voorraden voor de troepen uitgegooid.

Bij de grote aanval 'Varsity', de oversteek van de Rijn in Duitsland, brachten de bemanningen van het squadron op 24 maart 1945, 25 Horsa's en 6 Hamilcars naar het gebied ten oosten van de rivier tussen de stad Wesel en de plaats Rees.

Tussen alle oorlogsactiviteiten door werden zowel bombardement, als speciale vluchten uitgevoerd. Ook boven ons land werden regelmatig voorraden voor het verzet uitgeworpen.

Na de overgave door de Duitsers werd het squadron ingezet, om met Horsa's en Hamilcars, luchtlandingtroepen naar Denemarken en Noorwegen te brengen. De troepen waren daar nodig om aanwezige Duitse soldaten te ontwapenen en krijgsgevangen te nemen.

In juni 1945 werd het squadron overgeplaatst naar India, waar het onder andere zwaar materieel vervoerde en voedsel dropte. Tot slot kreeg het squadron weer haar oorspronkelijke taak van luchtlandingseenheid. Het werkte samen met Airborne troepen van India.

Op 21 december 1946 werd het 298e Squadron opgeheven.
Tarrant Rushton was de vaste basis van het squadron. Voor de operatie 'Varsity' was het enkele dagen verplaatst naar Woodbridge.

De kleurherkenning op de buiten- en binnenzijde van de kielvlakken bestond uit twee rechthoeken in kleuren blauw en rood, die werden gescheiden door een witte staande balk.

Het squadron heeft gevlogen met de volgende type vliegtuigen:

Armstrong Whitworth:
Whiltley Mk V bommenwerper;
met twee Rolls Royce Merlin X motoren (aug. 1942 – oct. 1942)

Handley Page:
Halifax Mk V bommenwerper;
met vier Rolls Royce Merlin X motoren (nov. 1943 – oct. 1944)
Halifax Mk III bommenwerper:
met vier Bristol Hercules XVI motoren (oct. 1944 – aug. 1945)
Halifax Mk VII bommenwerper annex transportvliegtuig:
met vier Bristol Hercules XVI motoren (mrt. 1945 - dec. 1946)

Het 298e squadron had een eigen wapenembleem. De spreuk luidde: 'Silent we strike'.



Het wapenembleem van het 298e Squadron

DE BASIS TARRANT RUSHTON

De Royal Air Force basis Tarrant Rusthon in het graafschap Dorset, lag circa vijf kilometer ten oosten van de plaats Blandford Forum. Het vliegveld lag op op een plateau met een hoogte van 75 meter. Het gaf een prachtig uitzicht op de omgeving.

Met de aanleg van het vliegveld en de bijbehorende hangars, verblijfsgebouwen en schuilkelders werd in mei 1942 gestart. Een jaar later, op de 17e mei was de basis gereed. Deze zou gaan dienen voor de huisvesting van transporteenheden voor luchtlandingen van de nieuw opgerichte 38e Wing, later Group, van het RAF Transport Command.

Omdat het formeren van de luchtlanding squadrons meer tijd vergde, dan was verwacht, had de officiële ingebruikneming pas plaats in oktober 1943.

Het was door zijn hoge ligging een ideale basis voor het optrekken en slepen van militaire zweefvliegtuigen. In het zwaarste type zweefvliegtuig, de Hamilcar, kon een kleine tank of een stuk antitankgeschut met een jeep worden vervoerd.

Hiervoor waren zware vliegtuigen met vier motoren nodig. Het 298e squadron vestigde zich op 4 november 1943 op de basis. De vloot bestond uit 17 Halifax-bommenwerpers, Mk V en 7 lichte zweefvliegtuigen van het type Horsa.

De bemanningen van de motorvliegtuigen oefenden dagelijks in het optrekken en slepen van zweefvliegtuigen, en die van de zeefvliegtuigen in het opgetrokken en gesleept worden en het maken van landingen. De zweefvliegers leren om vlak bij elkaar te landen.

Ook oefenden de motorvliegtuig bemanningen in het laagvliegen voor het afwerpen van voorraden voor de troepen aan het front en de ondergrondse strijdkrachten in de bezette gebieden.

In februari 1944 waren er drie zogenaamde 'flights', met 40 Halifax-vliegtuigen.

Na het beëindigen van de oorlog in Europa werd Tarrant-Rushton een onderhoudsbasis.

Tijdens de luchtbrug op Berlijn in 1947, werd het gebruikt door tankvliegtuigen waarmee vloeibare brandstoffen naar het door de Russen belegerde West-Berlijn werden gevlogen. Hiervoor was een particuliere onderneming opgericht. Deze onderneming hield zich ook bezig met de ontwikkeling van systemen om militaire vliegtuigen in de lucht te kunnen tanken. De hangars en bemanningsverblijven werden er zelfs voor opgeknapt.

In 1954 besloot de RAF om het veld geschikt te maken als een reservebasis voor de nieuwe generatie V-bommenwerpers.

De start- en landingsbaan 01-19 (12) kreeg een grote onderhoudsbeurt en werd versterkt voor de zware Vulcan-bommenwerpers. Doch die werden er uiteindelijk niet gestationeerd.

In 1979 besloot de directie van de onderneming die bezig was met de ontwikkeling van een systeem voor het tanken van vliegtuigen in de lucht, haar activiteiten te verplaatsen naar een andere basis. Tarrant Rushton werd door de RAF gesloten. Dat gebeurde op 30 september 1979.

Zoals het met veel gesloten militaire vliegvelden ging, werd het nog gebruikt door de kleine luchtvaart. Op het terrein vestigde zich onder andere de Zweefvliegclub Dorset. Dat was allemaal van korte duur. Op 26 januari 1981 viel het doek voor deze voormalige RAF-basis voor goed.

Door het graven van greppels in het veld en de start- en landingsbanen, werd het voor de luchtvaart ongeschikt.

De geografische positie van het voormalige vliegveld was: 50°, 51', 00" NB en 02°, 04', 30" WL. Het lag circa 160 km. ten zuidoosten van het centrum van Londen (Marble Arch) en 30 km. noordoostelijk van Bournemouth.

Het terrein is verkaveld en er is weinig dat nog herinnerd aan de oorlog.



Het viel niet altijd mee om de containers te bergen. Deze containers was bij de landing opengegaan. Op de voorgrond een schokdemper, die aan elke container zat en kennelijk in dit geval niet heeft gewerkt.

DE HALIFAX BOMMENWERPER

De vliegtuigenfabriek Handley Page was in januari 1938 begonnen met de bouw van een prototype van de Halifax bommenwerper, de HP 57. De fabriek stond onder leiding van Sir Frederik Handley Page. Te vergelijken met de Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker waar Anthony Fokker zelf ook de leiding had.

De fabriek van Handley Page stond in Cricklewood, bij Londen. Handley Page had al naam gemaakt met het ontwerp van een bommenwerper. Dat was Handley Page, Hampden 1. Dit vliegtuig was kort voor de oorlogsverklaring aan Duitsland in 1939 door de RAF in dienst genomen.

De 'Halifax' HP 57 was oorspronkelijk ontworpen als een bommenwerper met twee motoren. Hiervoor was de toen nieuwe, Rolls-Royce 'Ventura' motor met 24 cilinders gekozen. Spoedig werd duidelijk dat de motor, die nog in ontwikkeling was, niet de berekende kracht zou kunnen leveren. Daarom werd besloten het ontwerp te wijzigen en gebruik te maken van vier Rolls Royce 'Merlin X', vloeistofgekoelde motoren. Deze beslissing betekende dat er ook een plaats voor een boordwerktuigkundige diende te komen, omdat de vlieger onvoldoende aandacht kon schenken aan de controle over de vele instrumenten van vier motoren.

Het prototype vloog met succes op 25 oktober 1939. De eerste productie Halifax kwam op 11 oktober 1940 uit de fabriek. Het was na de Stirling van de Shortfabrieken de tweede Britse bommenwerper met vier motoren die aan de vloot van Royal Air Force werd toegevoegd.

De eerste operationele inzet met Halifax bommenwerpers had plaats in de nacht van 10 op 11 maart 1941 op de Duitse marinebasis Le Havre, in het door de Duitsers bezette deel van Frankrijk.

De eerste aanval op Duitsland had de volgende nacht plaats, dus op 12 maart 1941. Daarbij werd de haven van Hamburg gebombardeerd.

Door het uitbreken van de oorlog in 1939 was Groot-Brittannië in grote problemen gekomen. Had het Koninkrijk na de eerste wereldoorlog de grootste militaire luchtvloot van de wereld, in 1939 had het dringend moderne gevechts- en bombardementsvliegtuigen nodig.

De bouw van de Halifax was in handen van een productiegroep die bestond uit de op volgende bladzijde genoemde fabrieken. Achter iedere fabriek staat het aantal Halifaxen, dat het betreffende bedrijf heeft gemaakt tijdens de Tweede Wereldoorlog.

-Handley Page te Cricklewood en Radlett	1.590 stuks	
-English Electric Co. te Samlesbury en Preston	2.145	
-The London Aircraft Production Group	710	
-Rootes Securities Ltd, te Speke (Liverpool)	1.070	
-Fairey Aviation Co, Ldt te Stockport	661	totaal 6.176 stuks.

De London Aircraft Production Group (LAPG) werd gevormd door: de London Passengers Transport Board, die grote werkplaatsen had in Chiswick en Aldenheim, de motorenfabriek van Chrysler en enkele carrosseriefabrieken voor autobussen. Iedere deelnemer van de LAPG legde zich toe op de bouw van een of meer secties van het vliegtuig.

De secties werden met opleggers vervoerd naar de fabriek in Laevesden bij Watford. Daar werden de secties samengebouwd tot vliegtuigen. Niet iedere fabriek had dus een eigen vliegveld nodig.

De keuze van sectiebouw had bovendien het voordeel dat bij beschadigingen van vliegtuigen alleen de betreffende sectie vervangen hoefde te worden. Dit leverde een grote tijdbesparing op bij het hestel.

Op het hoogtepunt van de productie waren er bij 41 fabrieken en 600 toeleveringsbedrijven 51.000 mannen en vrouwen in de weer. Ieder werkuur werd er één 'Halifax' afgeleverd. Dat vereiste enorme inspanningen. Per uur moesten er vier reeds ingelopen motoren aan de montagelijnen staan.

Tijdens de oorlogsproductie is de 'Halifax' in een aantal variaties geproduceerd. De vleugels werden langer, brandstoftanks werden vergroot, er kwamen er ook brandstoftanks in de romp voor hele lange afstanden. Er zijn uitvoeringen geweest met en zonder geschutskoepel boven op de romp, aan de onderkant en in de neus. Propellers met vier, in plaats van drie bladen. Door leveringsproblemen moest worden overgestapt op andere motoren en landingsgestellen.

Bij belangrijke wijzigingen werd het type nummer veranderd. Dat werd aangeduid met een letter en nummer, zoals Halifax A, Mark 1. Afgekort A. Mk 1, enzovoort.

Hoewel de vliegers de machine prezen om zijn wendbaarheid had het toch de nodige tekortkomingen. Er traden trillingen op, bij lagere snelheid en bij het uitvallen van 'n motor was hij moeilijk te vliegen. De landingsgestellen bleven, door storingen aan het hydrolisch-systeem niet ingetrokken. De verscheidenheid van problemen, was zo groot, dat er niet meer gepraat kon worden over 'kinderziekten'.

Het aantal ongelukken met het toestel was vrij groot en in de herfst van 1942 werd er een onderzoek ingesteld naar de oorzaken.

Als redenen kwamen naar voren:

1) onvoldoende ervaring van de vliegers,
2) toegenomen gewicht van het vliegtuig,
3) besturingsproblemen bij lage snelheden,
4) grotere bommen. Bij het vervoer daarvan konden de luiken van de bommencompartimenten niet meer geheel worden gesloten. Dat veroorzaakte extra luchtweerstand.

Om de besturing te verbeteren werden proeven gedaan met gewijzigde kielvlakken en richtingsroeren. Tijdens een testvlucht verongelukte het vliegtuig voor de ogen van een aantal deskundigen, die vanaf de grond de vlucht volgden. De vlieger, zijn boordwerktuigkundige en een burger vliegtuigbouwkundige, verloren hierbij het leven. Aan de hand van de waarnemingen en de wrakstukken kon de oorzaak van het ongeluk worden vastgesteld. Dit leidde tot een constructiewijziging, waarbij de kielvlakken en richtingsroeren met circa 40% werden vergroot.

De luchtweerstand en het gewicht werden verminderd door de grote draaibare geschutskoepel in de neus vervangen door een aërodynamische neus van perspex, met één beweegbaar kanon.

De geschutskoepel op de rug en het koepeltje voor de astro-navigatie (sterrennavigatie) werden verkleind.

De dikke laag ruwe zwarte verf, die op de romp was aangebracht om de reflectie van zoeklichten te voorkomen, werd er afgekrabt, waardoor het vliegtuig lichter en gladder werd.

Tal van zaken die konden worden gemist werden verwijderd, zoals de stalen messen op de vleugellijsten om kabels van sperballonnen door te snijden.

Een lichtere en dynamische Halifax was het resultaat.

Bedenk wel, dat kort voor en tijdens de tweede wereldoorlog, militaire vliegtuigen in een hoog tempo moesten worden ontworpen en dat de windtunnel nog in de kinderschoenen stond. Bijna alle ontwerpen en wijzigingen dienden in de praktijk te worden getest.

Een probleem was, dat de productie in hoog tempo moest doorgaan. Wanneer een wijziging was goedgekeurd, dan werden de nog op de productielijn staande en de reeds afgeleverde toestellen later aangepast.

Het vliegtuig dat in de duinen is verongelukt, was een Halifax A. Mk VII. Het was een luchtlandinguitvoering, die was voorzien van een luik in de vloer van de romp om parachutisten te laten springen en een elektrische lier, om de koorden voor het opentrekken van de parachutes (static lines) binnenboord te kunnen halen. Het staartwiel had een bescherming, om te voorkomen dat deze koorden om het wiel zouden slaan.

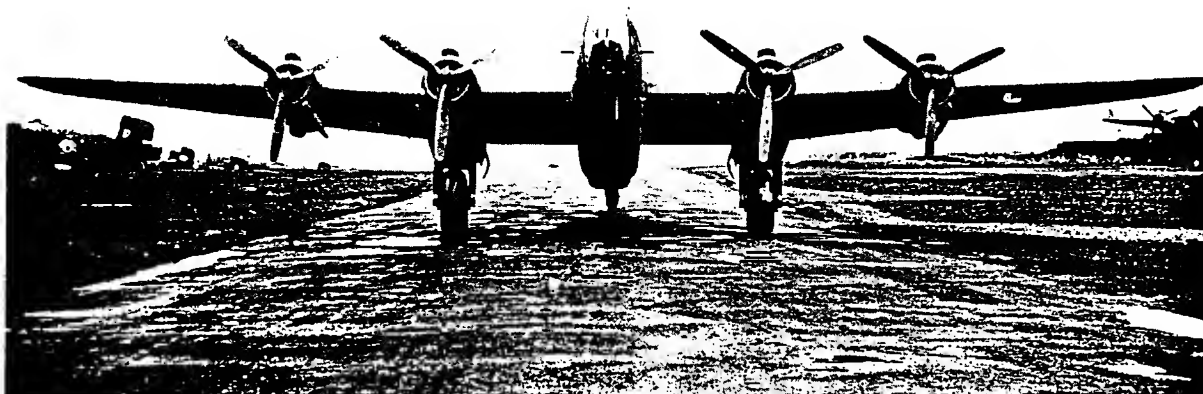
Verder was het uitgerust met een inrichting om een zweefvliegtuig te trekken. Dat was een haak die kon worden opengeklapt om de sleepkabel los te maken. Dat gebeurde na dat het zweefvliegtuig had losgekoppeld of in geval van nood.

De geschutskoepel op de rug van de romp was verwijderd om op het gewicht te sparen en luchtweerstand te verminderen. Hierdoor was er ook een schutter minder aan boord. De bewapening in de geschutskoepel aan de staart werd gewijzigd van vier in twee kanonnen met een kaliber van 12.7 mm. (0.5 inch).

De Halifax A. Mk VII, die in februari 1945 door het squadron in gebruik werd genomen was als enige in staat om een groot militaire zweefvliegtuig te trekken. Dat was de Hamilcar, waarmee, zoals reeds geschreven een kleine tank of een jeep met een antitankgeschut en granaten kon worden vervoerd. De Mk VII hoewel geschikt om ook te worden ingezet als bommenwerper werd in hoofdzaak gebruikt voor luchtlandingoperaties zoals het bevoorraden van troepen op de grond en het uitvoeren van Speciale Opdrachten.

In totaal zijn er van dit type 234 stuks gebouwd.

De verongelukte Halifax NA 347, 8A-J was in maart 1945 afgeleverd en zo goed als nieuw.



Het grote zware vliegtuig had met de nieuwe neus van perspex een aërodynamische vorm gekregen

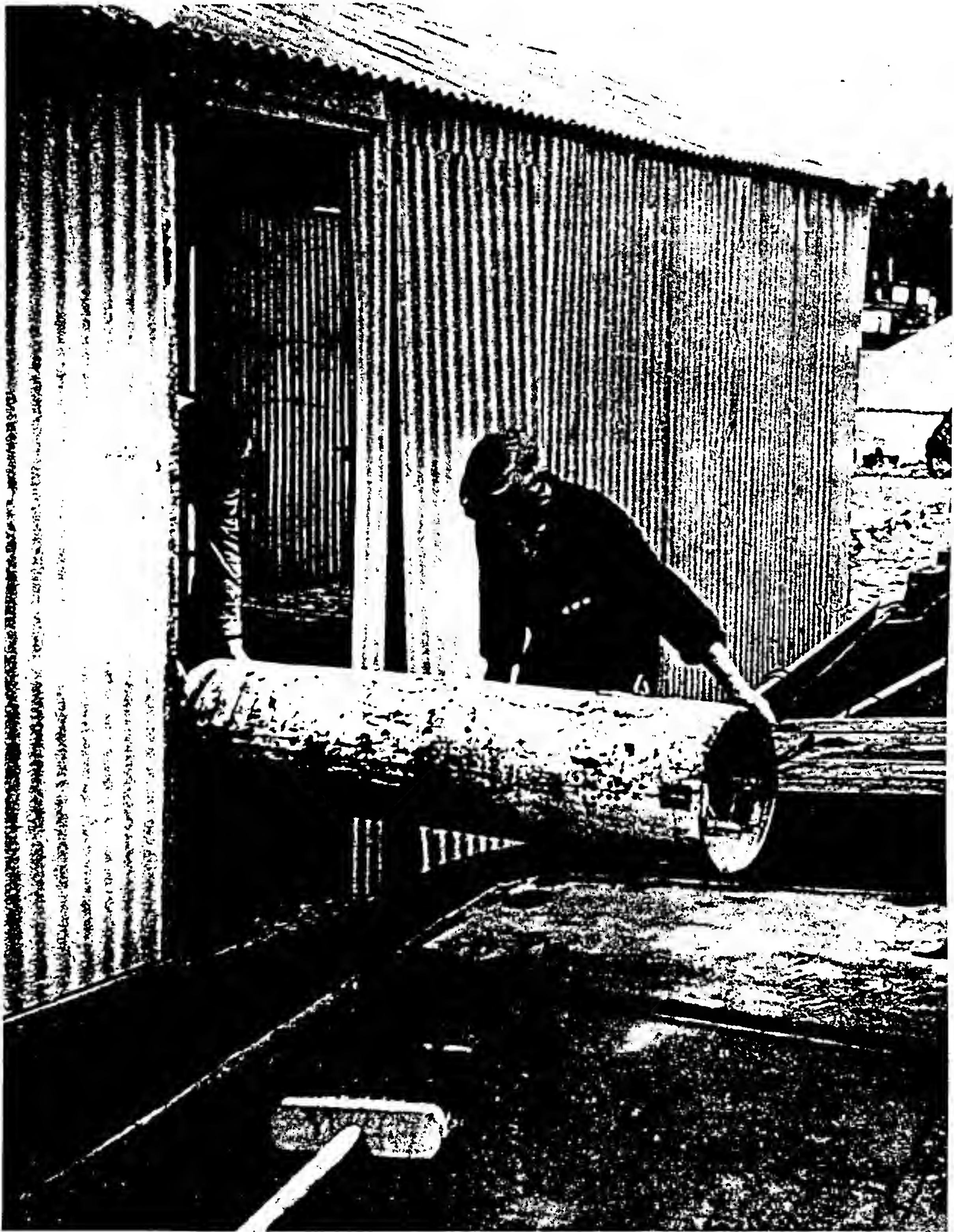
TECHNISCHE GEGEVENSVAN DE HANDLEY PAGE 'HALIFAX'

Type	B Mk1 1939-1941	A Mk VII 1945
Bemanning: .	7 - 8	6
(op extreem lange vluchten ging een exrta-vlieger mee)		
Maten in meters:		
Lengte	21,36	21,46
Breedte vleugel van tip tot tip	30,21	31,75
Hoogte	6,32	6,32
Oppervlakte vleugel (m²)	111,40	118,40
Gewichten in kilogrammen:		
Leeg	15.372	17.607
Vliegklaar	24.970	30.872
Motoren:		
Vier stuks, merk:	Rolls Royce:	Bristol:
type:	Merlin X, 1.220 hp.	Hercules XVI 5, 1615 hp (14 cyl.)
Snelheden in km/u.		
Maximaal	426	502
Kruissnelheid	298	341
Vliegafstanden in km.		
Volgetankt	2.993	3.867
Met bommen	2.633	2.027
Bommenlast/lading in kg.	2.900	5.990

Bewapening:

De bewapening van de Halifax werd enige keren gewijzigd. Aanvankelijk had het vliegtuig drie geschutskoepels met in de neus- en rugkoepel twee, en in de staart vier Browing machinegeweren met een kaliber van 7.7. mm. In het begin was in iedere zijkant van de romp ook een machinegeweer geplaatst, doch dat experiment was van korte duur. In verband met aërodynamische aanpassingen werd de neuskoepel later verwijderd en vervangen door een perspex neus met één Vickers 'K' , 7.7. mm machinegeweer met munitietrommels. De Halifax A, Mk. VII had geen koepel meer op de rug en in de geschutskoepel in de staart twee kanonnen met een kaliber van 12.7 mm. (O.5 inch).

De vliegafstand van een militaire vliegtuigen moet in oorlogstijd op 50% worden gesteld, omdat het vliegtuig moet terugkeren naar de basis van vertrek, of een veld dat in handen is van de eigen partij.



Met een melkbootje werden de containers naar een schuurtje gebracht, om ze tijdelijk te verbergen.

NADERE INFORMATIE

Posities:

voormalige RAF-basis Tarrant Rushton:	50° 51' 00" NB, 02° 04' 30" WL,
Monument in de duinen	52° 20' 46" NB, 04° 53' 23" OL.
Droppingsveld bij Ter Aar (ZH)	52° 09' 48" NB, 04° 41' 40" OL.

Afstanden (hemelsbreed):

Tarrant Rushton – Londen (Marble Arch)	151	km.
Tarrant Rushton – droppingsveld bij Ter Aar	490	km.
Monument in de duinen – droppingsveld bij Ter Aar	22,4	km.
Tarrant Rushton- Monument in de duinen	487	km.

NOTEN

1. LTZ2 Lodo van Hamel (1915-1941) is begraven op de Erebegraafplaats in Overveen, in vak 22.

2. In Duitsland waren meerdere verzetsgroepen actief. Ook zij werden van materiaal voorzien.

3. Dit overkwam de vlieger P/O, Affeck in de nacht van 22 op 23 mei 1943 van het 161e Squadron. Beide linker propellers raakten beschadigd bij het raken van de golven op het IJsselmeer. Omdat de betreffende propellers onvoldoende kracht meer leverden, is de vlieger omgekeerd. Het lukte hem om veilig op zijn basis te landen. De propellers van de Halifax-vliegtuigen waren toen nog van hout.

4. Omdat batterijen nauwelijks te krijgen waren werden ook fietslampen gebruikt. De dynamo werd op de achtervork van de fiets geplaatst. Door de fiets op zijn kop te zetten en met de hand de trappers rond te draaien, werd stroom opgewekt. Aan de dynamo werd met een snoer een losse fietslamp aangesloten, waarmee het lichtsignaal werd gegeven of de code werd geseind. In de aanvangsperiode van de droppingen werden er vuren gestookt in zogenaamde vuurpotten. Dit systeem voldeed niet. Bij onraad duurde het te lang om de vuren te doven en de potten te verbergen.

5. De tijden in Engeland en Nederland waren in deze periode gelijk.

6. Opgave van het KNMI, De Bilt. Hoewel er door de oorlogsomstandigheden landelijk geen dagelijkse metingen meer konden worden verricht, werden in De Bilt nog wel waarnemingen gedaan en opgetekend.

7. Een kristalontvanger is een zelfbouw radio-ontvangertje dat bestaat uit een kristal, een spoel en een koptelefoon. Het werkt zonder stroom, elektriciteit werd toen door gebrek aan kolen niet meer geleverd. Batterijen waren zoals, al vermeld, moeilijk te krijgen.

8. Hoewel met 'Tommies', officieel Engelse soldaten worden bedoeld, was het gedurende de Tweede Wereldoorlog een verzamelnaam voor alle Britse soldaten. De oversteek bij de IJssel, ten zuiden van Deventer, werd uitgevoerd door de 1e Canadese Infanterie Brigade, die kort daarvoor vanuit Italië naar ons land was overgebracht. De Canadezen gingen op 11 april 1945 met amfibie voertuigen de IJssel over. Na het slaan van een noodbrug, was de brigade op 13 april de rivier overgetrokken.

9. Over een landing op zee moet niet te licht worden gedacht. Water is kei-en keihard. Voordelen zijn wel, dat als er niet te veel brandstof uit de tanks loopt, de brand zichzelf blust. Bovendien is de kans groot om door een schip van vriend of vijand te worden gered.

10. Nadat de gemeente Bloemendaal had besloten om de plaatsen in de duinen waar slachtoffers van de Duitsers waren gevonden aan te duiden met gedenkstenen, stelde zij aan de gemeente Zandvoort voor om dit ook te doen. Behalve voor twee van zulke plaatsen in de duinen van Zandvoort werd besloten om ook met een steen de plaats aan te duiden waar de Halifax NA 347 was neergestort.

11. Dit stuk propellerblad en enkele brokstukken bevinden zich in het Luchtoorlogmuseum 'Icarus et Mars', te Assendelft. Het museum is gevestigd in een oud fort, dat ligt aan de Zeedijk tegenover het huis nummer 5.

12. De nummers van start- en landingsbanen komen overeen met de graden op een kompasroos. Bijvoorbeeld: baan 18, ligt dus in de richting van noord naar zuid, 180°. Baan 36, in de richting van zuid naar noord, dus 360°.

MET DANK AAN:

Bevrijdingsmuseum 1944, Groesbeek
British Embassy, Military and Air Attache, 's Gravenhage
Commonwealth War Graves Commission, Maidenhead, Berkshire, (Engeland)
Botschaft der Bundersrepublik Deutschland, Militärattachéstab, 's Gravenhage
Gemeente Ter Aar (Z-H)
Gemeentelijke Openbare Bibliotheek, Heemstede
Gemeentewaterleidingen Amsterdam, vestiging Leiduin
KNMI, De Bilt
Koninklijke Luchtmacht, Sectie Luchtmachthistorie, 's Gravenhage
Kröller-Müller Museum, Otterloo
Ministry of Defence, Air Historical Branche (RAF), Londen, (Engeland)
Nieuwe Oosterbegraafplaats, Amsterdam
Oorlogsgravenstichting, 's Gravenhage
Panzermuseum Munster, Munster, (Duitsland).
Royal Air Force Museum, Hendon - Londen, (Engeland)
Public Record Office Kew, Surrey, (Engeland)
J. van Doorn, Kortenhoef
Mr. R.H.A.J. Everard, Heemstede
J. Hey, Hengelo
J.G.A. Janssen, Zandvoort
M.M. Klep, Nieuw Vennep
J. Koper, Zandvoort
J.L.P.M. Krol, Heemstede
A. Lavertu, Zandvoort
A. Neeven, Oosthuizen
J. van der Maas, Amsterdam
Ing. C.F. Schoon, De Zilk
W. Verkade, Heemstede
G.J. Zwanenburg, Baarn

GERAADPLEEGDE LITERATUUR:

Aircraft of the Royal Air Force since 1918, Owen Thedford
Aircraft of World War II, Collings/Jane's, 1995
De bezetting, Dr. A.J. de Jong, 1990
Bombers of Word War II, David Donald, 1998
British Aircraft at war 1939-45, Gordon Swanborough
En nooit was het stil ... Kroniek van een luchtoorlog, (delen 1, 2 en bijlagen) G.J. Zwanenburg, 1990
Folder Erebegraafplaats, Stichting Erebegraafplaats Bloemendaal
Halifax & Wellington, Brian J. Rapier en Chaz Bowyer, 1997
Het Grote Gebod, deel II, 1979
Histoire de l'aviation, René Chambre, 1958
Honour to the Airborne, part one, David Buxton, 1993

VERVOLG GERAADPLEEGDE LITERATUUR:

Jane's all the World Aircraft 1945-1946, Leonard Bridgeman 1946
Oorlogsvliegtuigen, (auteur onbekend), 1943
RAF Records in the PRO, Simon Fowler e.a., 1994
Stamboom van een museum. Deel II: Van slagveld naar vrede-teken, J.W.V. van Lieshout, Overloon, 1994
De Tweede Wereldoorlog, Kroniek van 60 maanden bezetting in Heemstede, V.C. Klep, Heemstede, 1995
Wacht binnen de dijken, Cor van Stam, Haarlem 1994
The war in pictures, delen 1-6, London

Knipsels uit:
Haarlems Dagblad, 4 mei 1993,
Waterwereld, bedrijfsblad van Gemeentewaterleidingen, nummer 1, mei 1982
Waterstanden, personeelsorgaan Gemeentewaterleidingen Amsterdam, nummer 74, januari/februari 1987, nummer 75, maart/april 1987

VERANTWOORDING AFBEELDINGEN EN FOTO'S:

Gemeentewaterleidingen Amsterdam, vestiging Leiduin, blz. 32 (archief foto)
Koninklijke Landmacht, 's Gravenhage, sectie Militaire Geschiedenis; blz. 21(*) en 41 (*)
Collectie J. van der Maas, Amsterdam; blz. 25 (archief foto)
Panzermuseum Munster, (Duitsland) 30
Public Record Office, Kew-Surrey, (Engeland); blz.15
Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, Amsterdam: blz. 47
Royal Air Force Museum, Hendon-Londen, (Engeland): blz. 9, 19, 37, 39 en 45
Stichting Fokker Heritage Trust, Schiphol Centrum, blz. 7
V.C. Klep Heemstede: blz 6, 11, 13, 14, 17, 27 en 33

*)*deze opnamen werden na de bevrijding in scene gezet.*

GEBRUIKT KAARTMATERIAAL
Groot-Brittannië: Michelin-kaart no. 986, 1997
Nederland: Michelin-kaart no. 211, 1997/1998

POSITIEBEPALINGEN EN AFSTANDSMETINGEN
GPS Pioneer Magellan, satelliet navigator

ROUTE BESCHIJVING

De gedenksteen is te voet bereikbaar vanaf de volgende ingangen van de Amsterdamse Waterleidingduinen.

Vogelenzang	Vogelenzang Bezoekerscentrum 'De Oranjekom	Zandvoort
"t Pannenland'	'De Oase'	'De Duinrand'
na hek recht door	na hek recht door in bocht bij 22159/001 links	na hek recht door, brug over bij 21698 links
bij 22235 rechts	aanhouden	bij 21699 rechts aanhouden
bij 22167 links, dam over	bij 22167 recht door, dam over	
1e weg rechts volgen	1e weg rechts volgen	
op een open plek links staat het monument.	op een open plek links staat het monument	op een gegeven moment staat u voor het monument
wandeltijd 30 minuten	wandeltijd 35 minuten	wandeltijd 30 minuten

De route gaat uitsluitend over verharde wegen. De nummers verwijzen naar de ANWB-wegwijzertjes.

COLOFON

Auteursrecht: tenzij anders vermeld, de samensteller 1999
Lettertype: Century Schoolbook
Rasterfotografie: Scan Studio Heemstede